

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

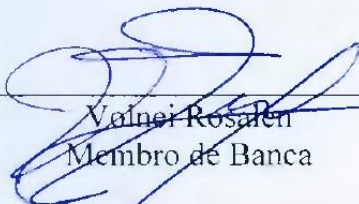
TERMO DE APROVAÇÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado "A REPERCUSSÃO DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL NO DIREITO MARÍTIMO: LIMITES DA EFICÁCIA DA DECISÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO", elaborado pelo(a) acadêmico(a) Leonardo Hasckel Pereira, defendido em 05/12/2017 e aprovado pela Banca Examinadora composta pelos membros abaixo assinados, obteve aprovação com nota 10,0 (DEZ), cumprindo o requisito legal previsto no art. 10 da Resolução nº 09/2004/CES/CNE, regulamentado pela Universidade Federal de Santa Catarina, através da Resolução nº 01/CCGD/CCJ/2014.

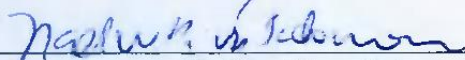
Florianópolis, 05 de Dezembro de 2017



Eduardo Antonio Temponi Lebre
Professor Orientador



Valnei Rosalen
Membro de Banca



Nadine Pires Salomon
Membro de Banca



Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Ciências Jurídicas
COORDENADORIA DO CURSO DE DIREITO

TERMO DE RESPONSABILIDADE PELO INEDITISMO DO TCC E
ORIENTAÇÃO IDEOLÓGICA

Aluno(a): Leonardo Hasckel Pereira

RG: 5667296 SSP/SC

CPF: 085.569.619-24

Matrícula: 11200066

Título do TCC: A REPERCUSSÃO DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO
CIVIL NO DIREITO MARÍTIMO: LIMITES DA EFICÁCIA DA DECISÃO
DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Orientador(a): Eduardo Antonio Temponi Lebre

Eu, Leonardo Hasckel Pereira, acima qualificado(a); venho, pelo presente termo, assumir integral responsabilidade pela originalidade e conteúdo ideológico apresentado no TCC de minha autoria, acima referido

Florianópolis, 05 de dezembro de 2017.


LEONARDO HASCKEL PEREIRA

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DEPARTAMENTO DE DIREITO**

LEONARDO HASCKEL PEREIRA

**A REPERCUSSÃO DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL NO DIREITO
MARÍTIMO: LIMITES DA EFICÁCIA DA DECISÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO**

FLORIANÓPOLIS

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DEPARTAMENTO DE DIREITO

LEONARDO HASCKEL PEREIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
junto ao curso de graduação em Direito da
Universidade Federal de Santa Catarina –
UFSC, na área de Direito Marítimo e
Aquaviário e Direito Processual Civil.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Antonio
Temponi Lebre

FLORIANÓPOLIS
2017

Aos que me ensinaram que a educação não advém somente do estudo e da escola: Nilton e Carmen.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente a Deus por ter permitido este momento acontecer, sendo o maior mestre que possamos ter.

Também aos meus pais, Nilton Pereira e Carmen Rosane Hasckel Pereira, e a minha irmã, Luana Hasckel Pereira, por estarem sempre presentes e me auxiliarem em minha caminhada, me amparando nos momentos mais pedregosos.

A minha namorada Bianca R. Aguiar, por aturar minha ranzinza e ter convivido comigo ao longo de quase toda a minha graduação, me dando suporte nesta longa jornada, principalmente quando tudo parecia perdido, frente a acontecimentos inesperados.

Aos meus amigos Flávio Martendal, Guilherme Martendal, Amanda Martins, Camila Correa, Bruna Oliveira e Felipe Martendal pelos momentos incansáveis de suporte que me deram durante quase uma vida de amizade.

Aos meus amigos mais próximos formados dentro da UFSC, José Maria Nunes Junior, Icaroti dos Santos Junior e Ariane Roseli Costa que apesar de caminhos diferentes que a vida nos leva com certeza continuaram eternos no laço de amizade que foi feito

Aos demais amigos criados no meio acadêmico em especial José Victor Crepaldi Bianca Schmidt, e Carolina Costa pelos momentos de descontração criados dentro e fora de sala de Aula

Aos meus amigos feitos no Colégio Militar, em especial, Bruno Medeiros, Bruno Aguiar, Bruno Candido, Caio Machado e Rafael Rodrigues, por terem ao longo dos 13 anos de convivência me mostrado que rir é o melhor remédio.

A todos os professores que fizeram parte da minha graduação e me auxiliaram no meu crescimento pessoal em especial ao meu orientador Eduardo Antonio Temponi Lebre, pelos valiosos ensinamentos e conversas fora aula, me fazendo olhar criticamente para o direito contemporâneo e o mundo moderno.

A todos muito obrigado!

“Os que se encantam com a prática sem a ciência são como os timoneiros que entram no navio sem timão nem bússola, nunca tendo certeza do seu destino.”

Leonardo da Vinci

RESUMO

O objetivo deste trabalho é estudar os aspectos do Novo Código de Processo Civil no Direito Marítimo e principalmente no Tribunal Marítimo, passando-se pelo histórico, aspectos, processo e procedimentos desta Corte do Mar. Em sequência, dá-se importância a novos e velhos institutos do Novo Códex de Processo Civil trazendo procedimentos que se relacionem intimamente com o Direito Marítimo e sua evolução histórica dentro do Processo Marítimo. Por fim, levanta-se a problemática mais espinhosa do presente trabalho, qual seja, a análise jurídica e eficácia das decisões do Tribunal Marítimo perante o Poder Judiciário, abordando-se primeiramente a natureza jurídica das decisões e em sequência o dissídio doutrinário acerca da matéria, e concluindo com análise jurisprudencial.

Palavras-Chave: Direito Marítimo. Processo Marítimo. Novo Código de Processo Civil. Eficácia das Decisões do Tribunal Marítimo.

ABSTRACT

The objective of this work is to study the aspects of the New Code of Civil Procedure in Maritime Law and especially in the Maritime Court, going through the history, aspects, process and procedures of this Court of the Sea. Following, importance is given to the new and old institutes of the New Codex of Civil Procedure bringing procedures that are closely related to the Maritime Law and its historical evolution within the Maritime Process. Finally, the most difficult problem of the present work is raised, namely, the legal analysis and effectiveness of the decisions of the Maritime Court before the Judiciary, addressing first the legal nature of the decisions following with the doctrinal agreement on the matter, and concluding with brief jurisprudential analysis.

Key Words: Maritime Law. Maritime Process. New Code of Civil Procedure. Effectiveness of Decisions of the Maritime Court.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

LOTM–Lei Orgânica do Tribunal Marítimo.

CPC–Código de Processo Civil.

NCPC–Novo Código de Processo Civil.

TM–Tribunal Marítimo.

PEM – Procuradoria Especial da Marinha.

LICC – Lei de Introdução ao Código Civil.

LINDB – Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro.

BL – Bill of Landing.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. O TRIBUNAL MARITIMO – ÓRGÃO ADMINISTRATIVO, AUXILIAR DO PODER JUDICIÁRIO.....	14
1.1 O Tribunal Marítimo: constituição histórica	14
1.2 Composição, Competência e Jurisdição do Tribunal Marítimo.....	16
1.3 Processo (Procedimentos) Perante o Tribunal Marítimo	22
2. OS PROCEDIMENTOS DO CODIGO DE PROCESSO CIVIL COM REFLEXOS NA JURISDIÇÃO MARÍTIMA	32
2.1 Limites da Jurisdição Nacional e da Cooperação Internacional	34
2.2 Arresto Naval e o Novo CPC.....	39
2.3 Procedimentos Especiais do Direito Marítimo trazidos para o Novo Código de Processo Civil	42
3. NATUREZA JUÍDICA E EFICACIA DAS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO EM FACE DO PODER JUDICIÁRIO.....	51
3.1 Natureza Jurídica	52
3.2 Dissídio Doutrinário	54
3.3 Análise jurisprudencial	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
REFERÊNCIAS	69

INTRODUÇÃO

Em 1954, foi criada a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, entidade que detém competência, segundo sua própria legislação, para decidir acidentes e fatos da navegação.

Desde sua criação o Tribunal Marítimo sofre duras penas por ser corte *sui generis* no país, sendo órgão ligado ao ministério da marinha para o provimento de pessoal e material e assim consequentemente deter competência administrativa, sendo que para parte da doutrina, o tribunal sequer faz coisa julgada administrativa, e para outros o tribunal marítimo possui jurisdição compartilhada, tendo alto valor probatório em suas decisões para o Poder Judiciário.

Salienta-se que, como Corte, o Tribunal Marítimo detém regimento interno e é regulado pela LOTM acima aludida, que define suas competências, seus procedimentos e a “jurisdição” de sua atuação.

Assim sendo, faz-se o presente estudo levando em consideração que o *decisum* do tribunal marítimo, originalmente administrativo, faz coisa julgada material no âmbito administrativo, ultrapassando a categoria de mero parecer como levanta parte da doutrina, porém não alcança a esfera judicial pelo veto presidencial ao Novo Código de Processos Civil, sendo discutível os elementos que levaram ao veto.

De maneira ampla e genérica, observa-se que perdura na jurisprudência e na doutrina verdadeiro dissídio acerca da relevância das decisões do Tribunal Marítimo, não havendo sequer consenso na natureza das decisões da Corte do Mar.

Fez também cotejo a institutos do Novo Código de Processo Civil que tenham ampla atuação perante o Tribunal Marítimo, principalmente quando o Novo Código de Processo Civil implementa regras de direito internacional privado em seu texto legal.

Em síntese, estuda-se que o direito internacional privado detinha muita pouca previsão no Código de Processo Civil de 1973, recorrendo-se assim a antiga Lei de Introdução ao Código Civil, transformada na Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro.

Desta feita, o Novo Código de Processo Civil traz ampla gama de atuação nacional e internacional, prevendo o princípio contratual da autonomia de vontade das partes acerca da cláusula de eleição de foro, conforme artigo 25 do Códice.

Aqui, como se verá, ainda há quem reconheça que tal cláusula quase não terá aplicabilidade devido a maioria dos contratos de transporte marítimo se darem no âmbito internacional serem contratos de adesão, não havendo real participação da parte na cláusula de eleição de foro e por isso ilegal como dita o direito brasileiro.

Ainda se fará análise acerca do instituto amplamente utilizado no direito naval do arresto que, nos códigos anteriores de processo civil, detinha previsão específica com elementos que tiravam eficácia do instituto do arresto no âmbito do direito marítimo, dadas as suas peculiaridades.

O arresto foi alterado consubstancialmente no Novo CPC fazendo parte do poder de cautela do juiz conforme artigo 301 da novíssima codificação, não havendo mais o problema de ineficácia por descumprimento dos requisitos no âmbito marítimo.

Doutra banda, estudar-se-ão ainda os procedimentos especiais contidos no CPC de 1939 que foram ratificados no CPC de 1973 e que agora foram transformados em procedimento comum com o advento do NCPC, tais procedimentos como se verá estão em desuso ou foram enquadrados em legislação específica, sendo a inserção do § 3º do artigo 1.046, mantida por questão de segurança.

Ao fim, a partir destes estudos anteriores, far-se-á análise mais profunda acerca da temática de natureza das decisões do tribunal marítimo bem como as correntes doutrinárias e a jurisprudência acerca de tão dificultoso assunto.

A atualidade do tema cinge-se por abordar aspectos do Novíssimo Código de Processo Civil ante a necessidade de regulação da referida lei processual nos mais diversos âmbitos do direito e consequentemente no Direito Marítimo, que tem dissídio doutrinário desde seus primórdios.

De igual forma o tema é importante ante a necessidade de pacificação na jurisprudência pátria que não assenta a matéria, revelando-se ora partidária de uma decisão com menos relevância para o âmbito do poder judiciário, ora como prova técnica com presunção de certeza, ocorrendo assim a discrepância de decisões, o que em tese é vedado no direito brasileiro.

O presente estudo é novel com relação ao tema por levantar aspectos de ambas correntes doutrinárias, fazendo contraponto entre os estudiosos com uma análise crítica de cada lado doutrinário.

O método de abordagem será dedutivo e o procedimento de pesquisa bibliográfica e jurisprudencial. Para realizar esta abordagem, as técnicas adotadas serão consulta a livros, websites, artigos e a site de tribunais.

1. O TRIBUNAL MARÍTIMO – ÓRGÃO ADMINISTRATIVO, AUXILIAR DO PODER JUDICIÁRIO

Antes de darmos início ao estudo dos reflexos de alguns institutos do processo civil na jurisdição marítima e a natureza jurídica e eficácia das decisões do Tribunal Marítimo em relação ao poder judiciário, há de fazer-se um breve histórico acerca da instituição do aludido Tribunal, passando-se por sua criação, composição, competência e jurisdição, bem como o processo da Corte Marítima e seus procedimentos.

1.1 O Tribunal Marítimo: constituição histórica

É consabido que em 1808 D. João VI, o então Príncipe Regente de Portugal, aportou, conjuntamente com a família real portuguesa, em Salvador/BA. Em 28 de janeiro do mesmo ano o Príncipe Regente exarou por meio de Carta Régia a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, ficando assim os portos do Brasil desimpedidos de comercializar com outras nações a não ser Portugal. Porém, apesar do crescimento estorrecedor do tráfego marítimo, somente houve a necessidade de criação de um Tribunal Marítimo Brasileiro em 1930, após trágico acontecimento na saída de um navio alemão do porto do Rio de Janeiro.

A criação da corte Marítima Brasileira ocorreu em virtude de um fato constrangedor para as autoridades brasileiras, na ocasião de um incidente diplomático no ano de 1930. No dia 24 de outubro daquele ano deixava o porto do Rio de Janeiro o paquete alemão Baden¹. Quando o navio cruzava a boca da barra, tendo o Pão de Açúcar à sua direita e a fortaleza de Santa Cruz à sua esquerda, foi avisado por esta, por meio de sinalização específica, que deveria parar. O comandante do Baden, ignorando ou não compreendendo a ordem, prosseguiu viagem. O forte do Vigia, atual fortaleza Duque de Caxias situada na Ponta do Leme, avisado pelas autoridades brasileiras, abriu fogo contra o paquete alemão fazendo 21 vítimas fatais além de vários feridos. Um dos principais jornais da época, o Correio da Manhã, publicou no dia 25 de outubro de 1930, portanto na manhã seguinte ao trágico acidente matéria com detalhes impressionantes sob o título “Desobediência fatal ².” (PIMENTA, 2013, p. 1).

Têm-se que, conforme nos conta Matusalém Pimenta (2013, p.04), após o ocorrido, a situação diplomática do Brasil com a Alemanha e também para com a Espanha, haja vista a embarcação alemã possuir também tripulantes espanhóis, ficou deveras prejudicada, tendo ambos os países pressionado o Brasil para que houvesse uma averiguação rápida e precisa como apuramento dos responsáveis pelo ocorrido.

O governo brasileiro por não possuir uma corte marítima à época dos acontecimentos elaborou tão somente um inquérito, não podendo aferir qualquer decisão acerca do trágico acidente, ficando então a cargo do Tribunal Marítimo Alemão processar e julgar o feito, o fazendo nos seguintes termos:

Em primeiro lugar, a responsabilidade maior do incidente foi atribuída à guarnição da Fortaleza de Santa Cruz, que não havia feito o uso da sinalização internacional, o que provocou o fogo do Forte do Vigia. Também a guarnição do Forte do Vigia era acusada de ter atirado diretamente contra o navio, quando o correto seria proceder disparos de advertência a uma distância de 200 metros da embarcação. Em segundo, lugar o Tribunal repreendeu o Capitão Rolin por não ter tomado precauções ao deixar o porto e parado o navio quando recebeu uma comunicação que não compreendia. Mesmo com o veredito, o caso Pacote BADEN permaneceu com algumas controvérsias. Uma delas, foi o fato de o Capitão Rolin atribuir o bombardeamento do navio à alegada falsa acusação de que teria embarcado secretamente um político brasileiro deposto pela Revolução de 1930. Mesmo após o veredito, o comandante do BADEN continuaria a insistir nessa afirmação. Outro ponto confuso na investigação do BADEN são os testemunhos dados por um carpinteiro e dois marinheiros do navio alemão, que afirmavam ter visto as colunas de água levantadas pela explosão de granadas de artilharia antes do BADEN ser atingido, o que caracterizaria disparos de advertência. Tais controvérsias, não exploradas na investigação, não alteraram o veredito do Tribunal Marítimo alemão (HISTÓRICO..., 2017).

Frente a conveniência de ter o Tribunal Marítimo Alemão julgado fato envolvendo navio de sua pátria, o governo brasileiro observou inclinação do órgão no momento do julgamento e assim sendo editou, no ano posterior ao acontecimento, o decreto 20.829 de 1931, que instituía o Tribunal Marítimo Administrativo no Rio de Janeiro (MEDEIROS; FARIA, 2015).

Conforme nos ensina Pimenta (2013, p.06), ainda na década de 30 houve outros decretos que aperfeiçoaram e dirimiram problemas da criação do Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, dentre eles o Decreto n. 24.585 de 1934, considerado o decreto de criação da Corte Marítima Brasileira, o qual alterou o quadro de juízes, afastando o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro e também o do Distrito Federal.

Contudo, observou-se que apesar dos esforços para criação do Tribunal Marítimo, este ainda carecia de regulamentação acerca de alguns pontos específicos, quais sejam, a sujeição em texto legal das competências privativas da Corte Marítima para proferir decisões definitivas a respeito das causas dos acidentes de navegação, bem como a natureza e extensão dos ditos acidentes de navegação, revelando a dificuldade em atrelar competência ao

Tribunal Marítimo sem intervir em outros órgãos de atuação como o poder judiciário (PIMENTA, 2013, p.07).

Na década de 40, porém, sobreveio abrupta diminuição na navegação marítima, tendo em vista a 2ª Guerra Mundial, não havendo promulgação de decretos referentes ao melhoramento do aparato legislativo ao funcionamento do Tribunal Marítimo, apesar do aumento significativo na atuação do mesmo, ante os ataques sofridos por embarcações brasileiras por submarinos do eixo.

Assim sendo, doutrina Matusalém Pimenta (2013, p.08) que somente em 5 de fevereiro de 1954 adveio, por meio da lei 2.180, regulamentação para uma única Corte Marítima Nacional, havendo alteração de seu nome para Tribunal Marítimo, cortando-se assim a palavra administrativo, e, ainda, definindo suas competências.

Apesar da alteração do nome tão-somente para Tribunal Marítimo, este continuou a exercer atribuições administrativas, não havendo qualquer mudança em suas atividades com a referida alteração (Kümpel, 2015).

O decreto lei 2.180 de 1954, que, repisa-se, regulamentou a atuação do Tribunal Marítimo definindo lhe inicialmente suas competências e estrutura, permanece vigente no direito brasileiro, ocorrendo, porém, algumas modificações no decorrer de seus 63 anos.

Atualmente o Tribunal Marítimo situa-se na Av. Alfred Agache s/nº - Praça XV de novembro, Rio de Janeiro - RJ- CEP: 20021-000 (Localização, 2017).

1.2 Composição, Competência e Jurisdição do Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo, como abordado, é órgão ligado à Administração, sendo *sui generis* sua composição e havendo heterogenia em seu quadro funcional. O Tribunal é composto por sete juízes, todos indicados pela presidência da República, sendo três destes juízes militares, ligados ao comando da marinha e por estes recomendados, e os outros quatro são magistrados de carreira, civis que ingressam na magistratura através de concurso público de provas e títulos (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p.568).

Segundo os ensinamentos de Pimenta (2013, p. 8) o artigo 2º da Lei Orgânica 2.180/54 (LOTM) é quem traz a composição do Tribunal Marítimo e os critérios adotados para a percepção das vagas.

Neste diapasão faz-se necessário a denominação dos juízes, segundo Martins e Oliveira (2017, p.568) sendo eles,

- a) Almirante do Corpo da armada (presidente);
- b) Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata, do corpo da armada;
- c) Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata, do corpo de engenheiros e técnicos navais;
- d) Especialista em armação de navios e navegação comercial;
- e) Capitão de longo curso da Marinha Mercante brasileira;
- f) Bacharel em direito, especializado em direito marítimo;
- g) Bacharel em direito, especializado em direito internacional público.

E continua, segundo os critérios de escolha dos juízes que se faz da seguinte maneira

- a) o juiz-presidente tem mandato de dois anos, podendo ser reconduzido por igual período, respeitando-se, entretanto, o limite de idade estabelecido pela Constituição Federal (CF) para o serviço público (setenta anos), nos moldes do ser art. 40 §1º, II;
- b) os demais juízes militares têm mandato de quatro anos, podendo ser reconduzidos por igual período, respeitando-se o limite constitucional já mencionado;
- c) os juízes militares, quando nomeados na ativa, são transferidos para a inatividade, como segue:
 - o juiz-presidente, após dois anos de afastamento. Entretanto, poderá ser reintegrado ao corpo da armada, se permanecer no cargo por prazo inferior a este
 - os demais passarão para a inatividade logo após a nomeação
- d) os juízes civis são nomeados após aprovação em concurso público de provas e títulos e têm mandato vitalício, obviamente, respeitando-se, também, o limite constitucional para o exercício do cargo público;
- e) com exceção do juiz-presidente, os juízes serão substituídos em seus impedimentos por juízes suplentes. Estes serão nomeados pelo presidente da República, para mandato de três anos, podendo ser reconduzido por igual período. Os juízes suplentes devem guardar, a exceção do concurso público, as mesmas qualificações legais pertinentes aos juízes a quem devam substituir. O juiz substituto só será remunerado quando convocado pelo juiz-presidente e somente enquanto durar o impedimento legal do juiz titular (PIMENTA, 2013, p.09).

Do estudo que se faz acerca da composição do Tribunal Marítimo e suas atribuições, cumpre salientar que a referida Corte é detentora de Regimento Interno e que “Em seu artigo 169 e no artigo 148 da Lei Orgânica 2.180/54 (LOTM), tem-se que os juízes no exercício de suas funções gozam do direito de receber o tratamento devido ao cargo, qual seja, ‘Excelência’.” (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p.568).

Além do já citado aparato criado para regulamentação do Tribunal Marítimo, com a estipulação de um Regimento interno próprio, Pimenta (2013, p.09) nos leciona acerca dos órgãos e demais estruturas de auxílio aos magistrados da Corte Marítima, fazendo-se breve menção, a figura do vice-presidente, que é escolhido entre os 6 juízes adjacentes ao presidente,

por votação secreta e maioria simples. Ao vice-presidente é também atribuído a função de juiz-corregedor, excetuando-se quando o juiz presidente delegar a outro juiz a função de corregedor, de forma excepcional.

E, também, há de mencionar-se a Secretaria do Tribunal Marítimo, muito assemelhada aos cartórios judiciais, onde o trabalho processual e burocrático permeia, cabendo a esta efetuar o registro de propriedade marítima, proceder à juntada de documentos, confeccionar certidões, entre outros aspectos cartorários.

Assim sendo, observa-se que o Tribunal Marítimo “é um órgão administrativo, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal e recursos necessários ao seu funcionamento. ” (MEDEIROS; FARIA, 2015), porém no que se refere à vinculação a divisão Estatal dos poderes, o Tribunal Marítimo enquadra-se como órgão integrante do Poder Executivo.

Doutro norte, não podemos dar continuidade ao presente trabalho sem tratarmos da competência e jurisdição do Tribunal Marítimo, com autonomia e forma adstritas a Lei Orgânica 2.180/54 (LOTM).

A Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (BRASIL, 1954) trouxe, já em seu artigo 1º, as atribuições e competências do Tribunal Marítimo, bem como dá um indicio de sua jurisdição nos seguintes termos:

Art. 1º O Tribunal Marítimo, **com jurisdição em todo o território nacional**, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, **tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade**, especificadas nesta Lei (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966) (grifo acrescido).

Como nos ensina Júdice (2014, p. 83) à primeira vista observa-se que o Tribunal Marítimo está contido no arcabouço do Poder Executivo, em razão de ter seus gastos materiais e folha de pagamentos inseridos nas balizas do Ministério da Marinha, porém, antes disso vê-se que o artigo 1º fala em “órgão autônomo, auxiliar do poder judiciário” atribuindo a Lei o dever de julgar os acidentes e fatos da navegação e ainda as questões a estes relacionados, havendo legítima atividade administrativa no que concerne ao julgamento de acidente ou fato da navegação.

Neste ponto há de se fazer um breve parêntese para tentarmos explicar o que concerne a “acidente ou fato da navegação”, observando, para tanto, o esculpido nos artigos 14 e 15 da Lei Orgânica 2.180/54, *in verbis*:

Art . 14. Consideram-se acidentes da navegação:

- a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;
- b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art . 15. Consideram-se fatos da navegação:

- a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;
- b) a alteração da rota;
- c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;
- e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.
- f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966) (BRASIL, 1954)

Observa-se, portanto, que somente os acidente e fatos da navegação contidos no texto acima são objetos de julgamento pelo Tribunal Marítimo, não podendo este insurgir-se, por exemplo, quando houver avaria que não coloque em risco a embarcação ou as vidas a bordo (PIMENTA. 2013, p.16).

Tratando-se da competência, “assevera a professora Ingrid Zanella que as atribuições e competências do Tribunal Marítimo são as de manter registro geral da propriedade (...), tendo como competência maior julgar os acidentes e fatos da navegação” (MARTINS; OLIVEIRA Apud CAMPOS, 2017, p.568).

Na Lei Orgânica 2.180 de 1954 (LOTM) a competência está inserida nos artigos 13 e 16 que têm a seguinte redação:

Art . 13. Compete ao Tribunal Marítimo:

I - julgar os acidentes e fatos da navegação;

- a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;
- b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei;
- c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação;

II - manter o registro geral:

- a) da propriedade naval;
- b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;
- c) dos armadores de navios brasileiros.

Art . 16. Compete ainda ao Tribunal Marítimo:

- a) determinar a realização de diligências necessárias ou úteis à elucidação de fatos e acidentes da navegação;
- b) delegar atribuições de instrução;

- c) proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações, assim como ordenar pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;
- d) processar e julgar recursos interpostos nos termos desta lei;
- e) dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante, que lhe forem submetidas pelo Governo.
- f) funcionar, quando nomeado pelos interessados, como juízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- g) propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honoríficas ou pecuniárias àquêles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante, ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento;
- h) sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante, quando aconselhadas pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;
- i) executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas;
- j) dar posse aos seus membros e conceder-lhes licença;
- k) elaborar, votar, interpretar e aplicar o seu regimento.
- l) eleger seu Vice-Presidente.(Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Observa-se assim que o Tribunal Marítimo pode ser dividido em três competências, quais sejam, a julgadora como órgão administrativo julgando acidente ou fatos da navegação, a cartorial, que tem por escopo manter o registro geral das embarcações brasileiras e ainda a função consultiva que se sobressai quando elabora parecer acerca de melhorias no transporte marítimo e aquaviário.

Não obstante o elevado grau de importância das competências cartoriais e consultivas, salienta-se que o presente trabalho tem por finalidade principal o estudo acerca da competência julgadora da Corte do Mar, observando seus aspectos e funções, deixando-se claro que a maior problemática acerca da competência do Tribunal Marítimo se dá em razão desta.

Assim sendo, tem-se que parte da doutrina afirma que a competência judicante do Tribunal Marítimo muito se assemelha ao poder judiciário, e neste ponto o Doutrinador Matusalém Pimenta citando Anjos e Caminha Gomes (2013, p.14) afirma que divide-se em duas esteiras a competência do Tribunal Marítimo, sendo a primeira vertente denominada de competência exclusiva, que tem por aspecto a ocorrência de fatos ligados a navegação que não possuem qualquer repercussão em outros ramos do direito, cabendo tão somente ação de revisão da decisão do Tribunal Marítimo perante a justiça federal competente, e a segunda denominada de competência concorrente, a qual a ação versa sobre os vários ramos do direito, cabendo tão somente ao Tribunal Marítimo processar e julgar o fato pertinente ao seu escopo, concorrendo no restante com o juiz competente pertencente ao poder judiciário.

Desta forma observa-se verdadeiro imbróglio acerca do órgão competente para julgar a matéria, confirmando-se nas palavras de Judice (2014, p.102) que “é de competência

exclusiva do Tribunal Marítimo apreciar os acidentes e fatos da navegação, definindo sua natureza e causa, circunstancia e extensão, indicando responsáveis e aplicando as penas estabelecidas na lei”.

Porém extrai-se que quando havido outro direito derrocado em razão do acidente ou fato da navegação, acontecimento mais do rotineiro, a competência é concorrente, perdurando até o presente momento incerteza acerca do órgão competente para julgamento do feito.

A problemática se torna ainda mais conturbada quando entramos no aspecto jurisdicional do Tribunal Marítimo, visto que, conforme explicita o doutrinador Matusalém Pimenta (2013, p.16) “‘Jurisdição’, em sua conceituação básica é atividade restrita do Estado que declara ou realiza o direito para o caso concreto. Portanto, é atividade que pressupõe órgão jurisdicional jungido ao Poder Judiciário, nos moldes do art. 92 da CF.”

Neste sentido continua a lecionar Pimenta (2013, p.16) que o Tribunal Marítimo por estar atrelado ao Poder Executivo e não ao Poder Judiciário não têm a Corte Marítima jurisdição em sentido estrito, e podendo assim ter suas decisões revistas pelo Poder Judiciário com arrimo na inafastabilidade da jurisdição contida no inciso XXXV do art. 5º da Constituição Federal que aduz: “a lei não excluirá da apreciação do poder judiciário lesão ou ameaça a direito. ”

A matéria permanece controvertida no cenário político nacional e no capítulo 3 do presente trabalho farei referencias mais contundentes ao estudo acerca da jurisdição do Tribunal Marítimo e o efeito de suas decisões, porém por hora como depreende-se dos ensinamentos de judice (2014, p.90) a tarefa jurisdicional, criada como privilégio do Estado, ante a proibição da autotutela, não se traduz em exercício exclusivo dele, podendo o Estado delegar a função jurisdicional a entes provados, como o fez com a arbitragem e também ao Tribunal Marítimo quando instituiu o artigo 1º e 10 da lei 2.180 de 1954 (LOTM).

O artigo 10 da lei 2.180/54, permeia a atividade jurisdicional do Tribunal Marítimo em um limite espacial, trazendo-se *ipsis literis*:

Art. 10. O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre:

- a) embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;
- b) embarcações mercantes brasileiras em alto mar, ou em águas estrangeiras;
- c) embarcações mercantes estrangeiras em alto mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional; (Redação dada pela Lei nº 9.578, de 1997)

- d) o pessoal da Marinha Mercante brasileira;
- e) os marítimos estrangeiros, em território ou águas territoriais brasileiras;
- f) os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e consignatários de embarcações brasileiras e seus prepostos;
- g) agentes ou consignatários no Brasil de empresa estrangeira de navegação;
- h) empreiteiros ou proprietários de estaleiros, carreiras, diques ou oficinas de construção ou reparação naval e seus prepostos.
- i) os proprietários, armadores, locatários, carregadores, consignatários, e seus prepostos, no Brasil, de embarcações mercantes estrangeiras; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- j) os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiras e que, por erro ou inadequação de projeto ou execução ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou, ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- l) toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- m) ilhas artificiais, instalações estruturas, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileiros, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional. (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)(BRASIL, 1954).

Tem-se, portanto, que apesar de haver grandes digressões acerca jurisdição, com correntes doutrinárias diversas acerca do tema, é consentimento que o Tribunal Marítimo é órgão competente e jurisdicionado, *lato sensu*, capaz de processar e julgar os acidentes e fatos da navegação conforme a lei orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM).

1.3 Processo (Procedimentos) Perante o Tribunal Marítimo

Neste ponto analisar-se-á o processo no tribunal marítimo com a apresentação de seus procedimentos e formas de atuação, devendo serem apresentados para elucidação das questões relacionadas a “jurisdição compartilhada” do Tribunal Marítimo termo este que foi anteriormente aludido.

Para tanto, damos início ao estudo do processo no Tribunal Marítimo pela instauração do processo marítimo, sua iniciativa e como ocorre, devendo-se termos por base a Lei 2.180 de 1954 (LOTM) que regula o feito em seu artigo 41, incisos I, II e III:

Art. 41. O processo perante o Tribunal Marítimo se inicia: (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

I - por iniciativa da Procuradoria; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

II - por iniciativa da parte interessada; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

III - por decisão do próprio Tribunal. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966) (BRASIL, 1954).

Pois bem, Medeiros e Faria (2015) dividem os incisos acima aludidos em iniciativa pública ou iniciativa privada, estando a iniciativa privada contida no inciso II e a iniciativa pública nos incisos I e III.

Aqui, há de se fazer um pequeno parêntese para a explicação do órgão chamado apenas de Procuradoria, inserta no inciso I do referido artigo.

A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) é, nos dizeres do doutrinador Pimenta (2013, p.20), “em apertada síntese, pode-se dizer que a PEM é o Ministério Público (MP) do Mar. Como os membros do parquet, seus procuradores atuam ora como custos legis ora como titulares no polo ativo do processo marítimo”.

Ademais a PEM por estar ligada ao poder Executivo e ser um órgão auxiliar da dita “jurisdição compartilhada” que possui o tribunal marítimo, têm-se que tão respeitado órgão é desconhecido para ampla parte da população e até mesmo para os estudantes do Direito do Mar.

No inciso I do artigo 41, a representação dar-se-á pela PEM quando, terminado o inquérito acerca do acidente ou fato da navegação efetuado pela Capitania dos Portos e dirigido este mesmo inquérito ao Tribunal Marítimo, a Corte, após autuação e distribuição, encaminha o inquérito ao representante do *parquet*, que escolhera se: apresentara a representação, solicitará o arquivamento ou ainda articulará pela incompetência do Tribunal Marítimo. (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p. 572)

Também faz-se necessária a explicação do artigo 41 da LOTM quando a representação parte do particular ou do próprio Tribunal Marítimo, como preceituam os incisos II e III.

A representação privada, efetuada por um particular, deverá ser oposta tão somente por quem detenha legítimo interesse moral ou econômico, sendo o segundo de fácil compreensão, é aquele que teve prejuízo material com o acidente e o primeiro é aquele em que o dano suportado ultrapassa a esfera física atingindo o amago do particular representante (PIMENTA. 2013, p.70).

Já a representação partindo do Tribunal Marítimo, como preceitua Pimenta (2013, p. 69), dá-se somente em razão de além de órgão julgador possuir o dever de fiscalizar, ocorrendo assim quando o referido Tribunal observando a não abertura do inquérito por parte da Capitania dos Portos, deverá, conforme § 2º do artigo 33 da LOTM, então abrir inquérito para a percepção do acontecido, mediante provocação da PEM, dos particulares interessados ou ainda de qualquer um dos juízes do Tribunal Marítimo.

Observa-se que o Tribunal Marítimo neste ponto não é órgão de acusação e julgador ao mesmo tempo e nos como nos diz Eliane Martins e Paulo Oliveira citando Matusalém Pimenta (2017, p.573)

No aviso deste autor, seria uma aberração teleológica imaginar que o TM pudesse iniciar processo, apontando possíveis responsáveis ou ordenando a PEM, que em face desses, apresentasse representação. Estar-se-ia, nesse diapasão, em sede de inconstitucionalidade, por retrocesso ao sistema inquisitivo.

Assim observa-se haver outro problema acarretado pela “jurisdição compartilhada” do Tribunal Marítimo que além de órgão julgador, têm real caráter fiscalizador como instituído no artigo 33 § 2º da Lei 2.180 de 1954.

Acontecida a instauração do processo perante o Tribunal Marítimo, seja por iniciativa pública ou particular, ocorre então a citação do acusado, sendo esta estabelecida conforme o Regimento Interno do Tribunal Marítimo.

A aplicação do Regimento interno é a regra para o modo de citação, porém tem-se a primeira alusão ao Código de processo Civil quando este é aplicado de forma subsidiária ao Regimento Interno do Tribunal Marítimo para as citações não previstas no Regimento (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p. 573).

No que tange a forma da citação, nos ensinamentos de Matusalém Pimenta. (2013, p. 71), está se dará:

- a) Pelo correio;
- b) Por agente de diligência;
- c) Por delegação de atribuição ao Capitão dos Portos;
- d) Por delegação de atribuição à Autoridade Consular;
- e) Por Edital

Além da já citada aplicação subsidiária do Código de Processo Civil não há muito mais digressões a se fazer acerca da citação, contando-se apenas que há uma série de

requisitos formais para a citação válida, todos estes contidos como dito no Regimento interno do Tribunal Marítimo.

Já quanto a matéria de defesa do acusado perante a Corte do Mar, têm-se que esta faz um misto entre a defesa prévia apresentada no processo penal e contestação do processo civil. Isso porque são aplicáveis alguns procedimentos contidos na defesa prévia do CPP e alguns contidos na contestação do CPC, sem prejuízo dos demais, como segue:

Especial atenção devem ter os maritimistas ao produzirem a peça de defesa, sabedores de que ela não se confunde com a defesa prévia do processo penal, ainda que com esta guarde relação de pertinência. No processo penal, a defesa prévia não é peça indispensável, podendo a defesa técnica, se julgar conveniente, não a oferece. Se assim ocorrer, o juiz passará à oitiva das testemunhas oferecidas na denúncia, sem prejuízo para o procedimento do processo. As alterações recentemente promovidas no processo penal, pela Lei n. 11.719/2008, não prejudicam a estratégia de defesa aqui recomendada. No processo marítimo, entretanto, o não oferecimento da defesa acarretará na decretação de revelia, com suas indesejáveis implicações em desfavor do representado. Por outro lado, como no processo penal, não deve o patrono da causa, nessa peça de bloqueio, esmiuçar sua tese de defesa, mostrando à PEM toda sua bateria contraditória, já que o conhecimento prematuro dessa matéria facilitaria o trabalho da Procuradoria (ou do representante de parte), na ocasião da instrução e das alegações finais (PIMENTA, 2013, p. 73).

Assim observa-se os institutos da defesa prévia, que no CPP possuem característica de peça inaugural da defesa, porém sem a obrigatoriedade de interposição. E as características da revelia, instituto típico da contestação do CPC, que tem também caráter de defesa inicial no processo civil, devendo ainda serem apresentados todos os argumentos de defesa sob pena de preclusão dos não defendidos.

Quanto a segurança dos direitos fundamentais de ampla defesa e contraditório inseridos na carta magna observa-se que ao processo instaurado no Tribunal Marítimo são assegurados todos os direitos concernentes aos princípios basilares da justiça no Brasil, devendo ainda, além da obediência aos princípios regedores da justiça, ser observado o inserido no artigo 93, inciso IX, da constituição, que argumenta acerca da fundamentação das decisões (ROMANO, 2017).

Assim é assentado na grande maioria dos doutrinadores:

Ao processo administrativo punitivo e disciplinar no Tribunal Marítimo aplicam-se as mesmas garantias constitucionais de um processo judicial, devendo ser respeitados os princípios do contraditório e da ampla defesa, assegurados pelo art. 5º, incisos LIV e LV, da Constituição Federal. O julgamento deve ser fundamentado, aplicando-se o disposto no art. 93, IX, da

Constituição Federal. Com certa frequência, todavia, o Tribunal Marítimo recorre aos usos e costumes, os quais possuem especial relevância em Direito Marítimo, para fundamentar as suas decisões (MEDEIROS; FARIA, 2015).

Ademais, conforme leciona Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p.573) o Tribunal Marítimo é órgão de caráter punitivo, não podendo descurar-se da observância dos princípios mais básicos da justiça, que são o contraditório e a ampla defesa, sendo de suma importância a peça de defesa no processo marítimo. Assim sendo, todo o acusado deverá, obrigatoriamente, ser representado por advogado, e, quando não poder arcar com os custos deste advogado ou for revel no processo, deverá ser assistido pela Defensoria Pública.

O artigo que trata da defesa está inserido na lei orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), lei 2.180 de 1954, na seção III, havendo tão somente um artigo para regulamenta-la, como se extrai:

Art . 56. Dentro em quinze dias da notificação poderá o notificado oferecer defesa escrita, juntando e indicando os meios de prova que entender convenientes.

Parágrafo único. A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa (BRASIL, 1954).

Desta feita efetuada a defesa perante o Tribunal Marítimo abre-se, por meio de despacho, a instrução processual, intimando, o juiz, as partes para se manifestarem acerca da produção de provas, devendo estas, seja a PEM, o particular autor ou o acusado, informar quais provas pretendem produzir (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p. 573).

A questão probatória é ponto a ser analisado com mais vigor no presente trabalho ante a profunda relação com o Processo Civil, devendo ser estudada a aplicação das regras de processo civil para produção probatória dentro do Tribunal Marítimo.

Assim observa-se que, conforme ensinamento de Mônica Judice (2014, p.120), “Cumprida a citação e apresentada defesa, passa-se à instrução do processo com a realização da colheita de provas²⁹⁵, sendo aceitas todas as aquelas previstas na legislação processual civil (testemunhal, documental, pericial etc.) ”

A lei orgânica 2.180 de 1954 (LOTM) traz na seção IV, do capítulo II “DO PROCESSO SOBRE ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO”, todo o seu regime probatório, regendo o assunto conforme artigos 57 a 64:

Art . 57. São admissíveis no Tribunal todas as espécies de prova reconhecidas em direito.

Art . 58. O fato alegado por uma das partes que a outra não contestar será admitido como verídico, se o contrário não resultar do conjunto das provas. A prova do inquérito será aceita enquanto não destruída por prova contrária.

Art . 59. O Juiz ou o Tribunal poderá ouvir terceiro a quem as partes ou testemunhas se hajam referido como sabedor de fatos ou circunstâncias que influam na decisão do feito, ou ordenar que exibam documento que a esta interesse.

Art . 60. Independerão de provas os fatos notórios.

Art . 61. Aquêlê que alegar direito estadual, municipal, costumeiro, singular ou estrangeiro, deverá provar-lhe o teor e a vigência salvo se o Tribunal dispensar a prova.

Art . 62. No exame das provas de atos e contratos, guardar-se-á o que em geral e especialmente prescrevem as leis que os regulam.

Art . 63. A prova que tiver de produzir-se fora da séde do Tribunal será feita mediante delegação de atribuições de instrução ao capitão de portos ou agente consular brasileiro.

Art . 64. No que concerne às diversas espécies de provas serão obedecidas as regras do processo comum, na forma estabelecida pelo regimento do Tribunal (BRASIL, 1954).

Temos que observar as prerrogativas do exame probatório, que segundo leciona Matusalém Pimenta (2013, p.74) se dá em razão do convencimento do juiz, servindo primeiramente a este proposito e no demais para o conhecimento da parte contraria. Há ainda que fazermos breves digressões acerca do Objeto de Prova e Objeto da Prova, que até mesmo para os especialistas é tema controvertido, explicando-se de forma sucinta que o objeto da prova é a verdade dos fatos, que quer-se fazer conhecido pelo juiz, sendo no caso de um acidente ou fato da navegação o próprio acidente ou fato. Já em relação ao objeto de prova, têm-se que são os meios de prova, os elementos escolhidos pelas partes para o convencimento do juízo, tal qual a prova documental, testemunhal ou pericial.

E na questão mais contundente ao processo civil, relacionando-se ao processo marítimo, temos do doutrinador a seguinte lição

No processo Marítimo, como no direito processual civil o fato alegado por uma das partes e não contestado será admitido como verídico, se o contrário não resultar do conjunto de provas. Importante se faz gizar que a prova do inquérito será aceita enquanto não destruída por prova contrária. Para esse fato devem estar atentos os maritimistas, quando do inquérito na Capitania dos Portos, já que a presença do advogado é facultativa. Como já alertado, posiciona-se este autor para a importância do acompanhamento do cliente desde a fase do inquérito (PIMENTA, 2013, p.75).

Assim observa-se haver a revelia no Processo Marítimo, como comumente se tem no processo civil, sendo sedimentado para tanto que a defesa genérica também caracteriza a revelia conforme artigo 341, caput, do Código de Processo Civil (CPC):

Art. 341. Incumbe também ao réu manifestar-se **precisamente** sobre as alegações de fato constantes da petição inicial, **presumindo-se verdadeiras as não impugnadas** (BRASIL, 2015) (grifo acrescido).

Nesta esteira, observa-se ser necessário real acompanhamento do processado e no mínimo um pouco de diligência acerca da produção probatória, sob pena de incorrer nas penas da revelia.

E ainda quanto a questão probatória, conforme já elucidado, todos os meios de prova são admitidos no Tribunal Marítimo, sendo assim, há de ser fazer sucinta menção aos mais costumes e presentes no âmbito do direito processual civil brasileiro, quais sejam a prova documental, que se rege pelos documentos que instruem o feito, atestando os fatos aludidos na demanda, a prova testemunha, que é tido como a prova que extrai de outrem o ocorrido, e a prova pericial, que demanda do juízo elementos técnicos que ultrapassem sua esfera de saber, atestando a cientificidade da *quaestio* (RUBIN, 2013).

Ultrapassada a fase instrutória o juiz-Relator intimará as partes conforme artigo 65 da lei 2.180 de 1954 (LOTM) devendo então estas apresentarem suas razões finais de forma sucessiva no prazo de dez dias, devendo em seguida serem os autos conclusos para o julgamento (BRASIL, 1954).

O julgamento do Tribunal Marítimo é, em razão de sua “jurisdição compartilhada”, o mais próximo possível a um julgamento proferido pelo Poder Judiciário, respeitando-se no processo marítimo o trâmite processual aqui elencado, bem como a ampla defesa e o contraditório, devendo ao final indicar os responsáveis pelo acidente ou fato da navegação e impor-lhe as sanções previstas (JUDICE, 2014, p. 123).

O julgamento perante o Tribunal Marítimo obedece a ordem prevista no artigo 68 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM) (BRASIL, 1954), como segue:

Art . 68. O julgamento do processo obedecerá às seguintes normas:

- a) relatório;
- b) sustentação das alegações finais, sucessivamente, pelas partes;
- c) conhecimento das preliminares suscitadas e dos agravos;
- d) discussão da matéria em julgamento;
- e) decisão, iniciando-se a votação pelo relator, e seguido êste pelos demais juízes, a partir do mais moderno no cargo.

§ 1º Antes de iniciada a votação, poderá qualquer juiz pedir vista do processo até a sessão imediata e, excepcionalmente, pelo prazo que lhe fôr concedido pelo Tribunal.

§ 2º Iniciada a votação, nenhum juiz poderá mais se manifestar, salvo para justificar o voto.

Ainda assim, leciona Matusalém Pimenta (2013, p. 79) que “A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa, não estando vinculada ao relatório, servindo este apenas como fundamento para o julgamento dos demais juízes”

A ordem de votação do Tribunal Marítimo inicia-se com o voto do relator, indo posteriormente para o juiz mais novo e assim por diante, votando o juiz-presidente do Tribunal somente em caso de empate (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p.574).

O Acórdão do Tribunal Marítimo reserva de requisitos específicos em sua redação, devendo a decisão conter:

- a) a definição da natureza do acidente ou fato da navegação e as circunstâncias em que se verificou;
- b) a determinação das causas;
- c) a fixação das responsabilidades, a sanção e o seu fundamento;
- d) quando for a hipótese, a indicação das medidas preventivas e de segurança da navegação (PIMENTA, 2013, p.81).

Assim sendo, como observa Osvaldo Agripino de Castro Júnior (2007, p. 452) o julgamento realizado pelo Tribunal Marítimo não possui distinção em relação a qualquer outro órgão colegiado no tocante a ordem processual, obtendo assim condição de validade e eficácia jurídica a decisão se respeitadas as regularidades processuais.

O Tribunal Marítimo, obedecendo ainda aos princípios basilares do direito brasileiro de devido processo legal, ampla defesa e contraditório, ainda comporta três modalidades de recurso de suas decisões, sendo estes recursos denominados de Embargos de Declaração, Agravo e Embargos de Nulidade ou infringentes (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p.574).

Cinge-se aqui a fazer menção ante a temática de relação do Tribunal Marítimo e do Código de processo civil acerca dos referidos recursos, havendo de averbar que os Embargos de Declaração (ED) do Tribunal Marítimo detêm muita relação com o Embargo de Declaração do CPC, sendo opostos em razão de contradição obscuridade ou omissão, o que se difere no mais dos embargos de declaração opostos no tribunal marítimo são seus prazos que escoam em 48 horas da decisão dita omissa, contradita ou obscura, prazo este muito exímio se comparados com os 5 dias do CPC (PIMENTA, 2013, p.87).

No tocante ao Agravo, este se dirigirá contra decisão interlocutória no curso do processo marítimo, com processamento na forma do Agravo de Instrumento do CPC, havendo

necessária atribuição de efeito suspensivo, porém se este for interposto na constância de produção probatória não suspenderá as atividades que o relator tem como imprescindíveis. O agravo será interposto no prazo de 5 dias, devendo ser dirigido ao juiz presidente para que no prazo de 5 dias forme o instrumento em apartado e designe juiz relator e revisor do agravo. O agravo de instrumento precede de preparo (PIMENTA, 2013, p.85-86).

Já com relação aos Embargos de Nulidade ou Infringentes (EN) este é o que mais contém diferenças, não havendo no código de processo civil atual um recurso que se enquadre nesta categoria. O Embargo de Nulidade deverá conter ao menos um dos requisitos entabulados como essenciais, quais sejam, matéria nova, prova posterior ao encerramento da fase probatória e/ou decisão não unânime do Tribunal Marítimo. Os Embargos de Nulidade têm prazo de 10 dias para interposição sendo dirigido ao juiz presidente, que admitirá os embargos caso precedido dos requisitos, sendo sorteado a um novo juiz relator, excluindo-se o juiz que julgou a lide anteriormente. Julgados os embargos, não caberão mais recursos no âmbito administrativo (PIMENTA, 2013, p.87-88).

Os recursos no Tribunal Marítimo guardam relação íntima com CPC, sendo este utilizado de forma subsidiária nos ditames do Regimento Interno do próprio Tribunal do Mar (RITM), que em seu artigo 155 preleciona “ art. 155 – Nos casos de matéria processual omissa nesta lei, serão observadas as disposições das leis de processo que estiverem em vigor” (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2009).

Ademais, como leciona Monica Judice (2014, p.122) no que tange aos princípios concernentes aos recursos em geral, quais sejam singularidade, fungibilidade, taxatividade e *refomatio in pejus*, os recursos perante o tribunal marítimo também utilizam tais princípios, demonstrando assim a proximidade estrutural da organização do Tribunal Marítimo com o Poder judiciário.

Para finalizar o estudo acerca do processo perante o Tribunal Marítimo necessário se faz breve relato acerca das penalidades que a Corte do mar possa aplicar em seu âmbito.

Como leciona Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p.574) a decisão que reconhecer a responsabilidade pelo fato ou acidente da navegação também será capaz de aplicar as penalidades de

- a) Repreensão, medida sócio educativa ou ambas;
- b) Suspensão do pessoal marítimo;
- c) Interdição do exercício profissional;
- d) Cancelamento da matrícula profissional ou carteira de amador;

- e) Proibição ou suspensão do tráfego da embarcação;
- f) Cancelamento do registro de armador;
- e) Multa, podendo ser cumulativa com as demais penas.

E ainda, como ensina Osvaldo Agripino de Castro Júnior (2007, p. 453) as penas acima descritas deverão levar em consideração os antecedentes e a personalidade do acusado, personalidade quanto a pessoa física ou jurídica, havendo por bem ponderar a existência de dolo ou culpa, e ainda avaliação das circunstâncias conjuntamente com as consequências

2. OS PROCEDIMENTOS DO CODIGO DE PROCESSO CIVIL COM REFLEXOS NA JURISDIÇÃO MARÍTIMA

Antes de adentrarmos no estudo em específico das regulamentações do Código de Processo Civil (CPC) que tenham referencias dentro do direito marítimo e principalmente dentro do processo marítimo, há de fazermos uma breve introdução acerca dos institutos que mais guardam relação com o dito direito do mar e suas nuances.

Como nos conta Eduardo Lamy (2007, p.98), o ordenamento jurídico brasileiro reconhece como regime jurídico ímpar o Direito Marítimo, havendo regras principiológicas somente a ele inerente e com a previsão expressa na Constituição de sua autonomia, conforme artigo 22, inciso I, *in verbis*:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; (BRASIL, 1988) (grifo acrescido)

Como já visto o Tribunal marítimo teve início por necessidade de um órgão julgador específico (tecnicamente) quanto aos acidentes e fatos da navegação, e em razão, a época, de quase todas as mercadorias serem transportadas pelo mar, fato este que perdura até os dias de hoje, notou-se o atraso perante as outras nações que já detinham corpo técnico para averiguação de tais problemas.

Deste modo não há como falarmos em direito marítimo, principalmente concernente a problemática das decisões do tribunal marítimo em relação a sua natureza jurídica e competência sem antes nos atentarmos ao negócio jurídico mais amplamente utilizados no direito do mar que é o transporte marítimo.

O transporte marítimo fora criado em tempos outrora para a troca de mercadorias, permanecendo até hoje como a principal forma de escoamento da produção das nações, sendo o comercio internacional de mercadorias o principal escopo do transporte marítimo (CASTRO JÚNIOR, 2007, p. 97).

Ocorre, porém, grande produção acadêmica sobre o ponto de vista de autonomia de vontade no âmbito do direito internacional privativo com relação ao ordenamento jurídico nacional, em razão de poderem os contratantes de transporte marítimo escolherem um ordenamento jurídico distinto dos seus para a resolução de controversa (CASTRO JÚNIOR, 2007, p. 98).

Quanto a disciplina de contratos, têm-se que, nas palavras de Lamy, (2007, p 98)

O conceito de contrato liga-se, com maior ou menor intensidade, à vontade das partes que o firmaram. Atualmente, o contrato é concebido, pelo direito interno como um negócio jurídico bilateral pluriparticipativo oriundo de emissões volitivas dos obrigados segundo um determinado regime jurídico, mas que possui consequências para toda a sociedade.

Ocorre que não havendo um regime jurídico único a qual se adequar e tendo o mercado como aliado de suas ações, os contratantes de maior poderio nas relações contratuais internacionais muitas vezes subvertem o instituto da autonomia de vontade, gerando verdadeiros contratos de adesão sem qualquer discussão acerca do contrato (CASTRO JÚNIOR, 2007, p.100).

Há ainda de se fazer menção, conforme leciona Eduardo Lamy (2007, p. 104) a falta, por parte da legislação brasileira, de regulamentação concernentes aos contratos de transporte marítimo internacional, sendo que o Brasil não aderiu as normas internacionais de transporte marítimo, havendo assim a todo momento violação à Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro (LINDB), que regula o direito internacional em seu âmbito privado.

Com o advento do Novo Código de Processo Civil (NCPC) reformulou-se e adicionou-se algumas novas regras para a definição de competência bem como aferiu novos limites a jurisdição nacional e princípios de cooperação internacional.

Neste ponto há de salientarmos também a inserção do artigo 15 do NCPC que tem a seguinte redação

Art. 15. Na ausência de normas que regulem processos eleitorais, trabalhistas ou administrativos, as disposições deste Código lhes serão aplicadas supletiva e subsidiariamente.

Observa-se do referido dispositivo que mais do que um código que regule tão somente o processo civil, o novo código tem maior abrangência tendo seus procedimentos como padrões para toda a jurisdição que não tem regulação própria, ou que têm regulamentação defasada.

Apesar de haver grande discussão acerca da competência, ou jurisdição do Tribunal Marítimo, a ampla corrente doutrinária, como se verá, defende uma atuação administrativa do referido Tribunal, havendo assim que observar o artigo antecedente caso sua regulamentação não seja suficiente para o deslinde da questão.

A ainda muita discussão acerca da inserção do artigo 15 do NCPC, visto que cada processo, e aqui principalmente o administrativo, rege-se por regras próprias, sendo até

mesmo ilógica a aplicação do CPC em alguns casos, porém conforme leciona Egon Moreira (2016) todos os tribunais, no caso órgãos colegiados julgadores, seja no âmbito administrativo, judicial, eleitoral ou trabalhista, deverão funcionar para aplicar suas regras, as regras próprias ou a aplicação subsidiária do CPC, de maneira igualitária criando-se assim segurança jurídica e uma verdadeira jurisprudência.

Os termos utilizados no artigo 15 do Novíssimo Código também são controversos como leciona Reis (2016) que aduz haver correntes doutrinárias divergentes acerca da aplicação supletiva e subsidiária, havendo discussão sobre quando a aplicação do NCPC é supletiva ou quando é subsidiária, e também, da real necessidade da lacuna na lei própria do órgão julgador, abrangendo-se o termo lacuna para lei desatualizada ou lei insatisfatória.

Ocorre que o Tribunal Marítimo é amplamente atingido no caso da aplicação irrestrita do artigo 15 do Novo CPC, isto porque é regulado administrativamente por lei federal no âmbito da União e também por e também, pela dinamicidade do processo na atualidade se faz necessária uma reanálise dos princípios norteadores dos procedimentos do tribunal marítimo, como por exemplo os institutos da duração razoável do processo e a segurança jurídica.

No mais, feita a análise acerca da aplicação subsidiária do Novo CPC aos processos eleitorais, trabalhistas e administrativos, tem-se que em razão do pouquíssimo tempo de sua promulgação, são poucas as decisões controvertidas acerca da referida aplicação subsidiária e supletiva do NCPC, restando agora o tempo demonstrar se a inserção do referido artigo foi verdadeiramente vantajosa.

Adentra-se agora especificamente na temática trazida pelo Novíssimo Códice, acerca dos limites nacionais e as novas regras quanto ao direito internacional no âmbito privado.

2.1 Limites da Jurisdição Nacional e da Cooperação Internacional

Como dito por Eduardo Lamy, o estudo acerca da autonomia de vontade em relação aos contratos internacionais no âmbito privado gera atração aos aplicados estudiosos da temática, sendo densa a quantidade de obras nesse sentido (CASTRO JUNIOR, 2007, p.99).

Conforme preludio feito a este tópico, os contratos de transporte marítimo no âmbito internacional têm bases legais fundamentadas em convenções internacionais que foram recepcionadas por seus países, a exemplo dos países do continente europeu e norte-americanos, porém o Brasil não ratificou tais convenções não podendo arguir tais bases na formulação de

seus contratos de transporte, por não fazer parte de seu próprio ordenamento jurídico (CASTRO JÚNIOR, 2007, p.100).

Nesta contenda, observou-se que em relação a regulamentação do direito internacional no âmbito privado dentro do ordenamento jurídico nacional, a regularização se deu conforme a Lei nº 4.547/42, Lei de Introdução do Código Civil (LICC), que a partir de 2010 foi chamada de Lei de introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), não prevendo na esfera privada do Direito internacional a própria regra de autonomia de vontade.

Por não haver regulação própria para o transporte marítimo internacional no âmbito brasileiro, Lamy (2007, p.104) afirma que

Sendo a lei de introdução ao Código Civil – LICC (Lei nº 4.547/42) aquela que estabelece as principais normas do direito internacional privado no Brasil, tanto a legislação a ser aplicada às lides que possuam como objeto contratos de transporte marítimo internacional como o foro competente para dirimir tais conflito, por ela são, basicamente, regulados.

Assim observa-se que a Antiga LICC era a única lei que tratava de maneira mais direta acerca do direito internacional privado no Brasil, regulando principalmente a matéria da competência e a quem deveria ser atribuída a resolução de conflitos no âmbito do direito internacional privado.

Nesta esteira o Código de Processo Civil de 1973 dos artigos 88 a 90 tratava (BRASIL, 1973), no intitulado capítulo “Competência Internacional”, acerca da competência, revelando tão somente quando o Brasil era competente, e não fazendo alusão ao direito internacional privado diretamente, como se extrai

Art. 88. É competente a autoridade judiciária brasileira quando:
I - o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil;
II - no Brasil tiver de ser cumprida a obrigação;
III - a ação se originar de fato ocorrido ou de ato praticado no Brasil.
Parágrafo único. Para o fim do disposto no no I, reputa-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que aqui tiver agência, filial ou sucursal.
Art. 89. Compete à autoridade judiciária brasileira, com exclusão de qualquer outra:
I - conhecer de ações relativas a imóveis situados no Brasil;
II - proceder a inventário e partilha de bens, situados no Brasil, ainda que o autor da herança seja estrangeiro e tenha residido fora do território nacional.
Art. 90. A ação intentada perante tribunal estrangeiro não induz litispendência, nem obsta a que a autoridade judiciária brasileira conheça da mesma causa e das que lhe são conexas.

Ocorre que com o advento do Novo Código de Processo Civil, no âmbito internacional privado, houve significativa alteração, principalmente concernente a autonomia de vontade das partes, e ainda questões relacionadas ao direito de família e sucessões (MARTINS; OLIVEIRA, 2017. p. 36).

Os novos artigos que tratam da “competência Internacional” estão agora contidos a partir do artigo 21 do NCPC, passando-se assim a análise mais concisa do texto legal e sua nova formatação, trazendo tão somente alguns artigos de maior valia para o direito marítimo.

Assim observa-se do NCPC:

TÍTULO II
DOS LIMITES DA JURISDIÇÃO NACIONAL E DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL
CAPÍTULO I
DOS LIMITES DA JURISDIÇÃO NACIONAL
Art. 21. Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que:
I - o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil;
II - no Brasil tiver de ser cumprida a obrigação;
III - o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil.
Parágrafo único. Para o fim do disposto no inciso I, considera-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que nele tiver agência, filial ou sucursal.; (BRASIL, 2015)(Grifo acrescido).

Frisa-se de início, conforme preceitua Eliane Martins e Paulo Oliveira citando Maria Luiza Nascimento (2017, p. 37) que o Antigo CPC, em seu Capítulo II, trazia o texto “Competência Internacional”, o que foi alterado consubstancialmente no atual código de processo Civil, dividindo os limites da jurisdição nacional, e os novos institutos de direito internacional privado na parte que fala em cooperação. Porém o artigo 21 não sofreu alteração nenhuma em relação ao antigo artigo 88, sendo este o artigo que estabelece a competência nacional concorrente com a jurisdição estrangeira.

O artigo mais relevante, dentro do capítulo que trata dos limites da jurisdição nacional, na esfera de direito internacional privado e direito marítimo, é, sem dúvida, o artigo 25, que se coaduna com a tendência mundial em antever autonomia as partes para elegerem foro competente em contrato internacional, *in verbis*:

Art. 25. Não compete à autoridade judiciária brasileira o processamento e o julgamento da ação quando houver cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro em contrato internacional, arguida pelo réu na contestação.

§ 1º Não se aplica o disposto no caput às hipóteses de competência internacional exclusiva previstas neste Capítulo.

§ 2º Aplica-se à hipótese do caput o art. 63, §§ 1º a 4º.

Como dito na introdução deste capítulo, grande parte da criação do direito marítimo ocorreu em razão dos transportes marítimos, havendo necessidade de institutos que regulassem estes contratos de transportes e ao mesmo tempo estabelecessem bases para solução de controvérsias.

Sobre o tema Eduardo Lamy (2007, p. 106-107) muito bem leciona que a necessidade de uniformização dos contratos no âmbito internacional, gerou convenções internacionais sobre o tema, sendo a principal delas a convenção de Haia de 1924, a qual deu início ao chamado Bill of Lading (BL) ou conhecimento de embarque marítimo (tradução nossa), onde o armador ou seu agente exara documento comprovando real existência de carga e os termos do contrato de transporte, sendo este BL regido quase que única e exclusivamente pela convenção de 1924, que não foi ratificada pelo Brasil, não fazendo parte assim do ordenamento jurídico Nacional.

Neste sentido ainda, há a necessidade de levantarmos que o em razão da ratificação das convenções internacionais que regulam o transporte marítimo, e sendo estas de cunho tão restrito seguindo o padrão internacional, os contratos de transporte marítimo, seja com grande ou pequena empresa, com pessoa física ou jurídica, se dá em forma de adesão, não havendo as partes qualquer discricionariedade acerca dos termos (CASTRO JÚNIOR, 2007 p. 107).

O ponto mais importante a ser levantado acerca desta temática se relaciona diretamente com a estipulação pelas partes do foro de eleição, em razão do princípio da autonomia de vontade inserido no NCPC.

Parte da doutrina salienta que ainda não pode ser invocada o princípio da autonomia de vontade das partes para arguição da cláusula de eleição de foro, como dito no artigo 25 do NCPC, ante a maioria dos contratos de transporte marítimos se darem como dito em contrato de adesão, não havendo real escolha pelas partes, ainda mais em razão do contratante brasileiro. Um dos grandes defensores da abusividade da cláusula de eleição de foro quando estipulada em contrato de adesão é o maritimista Paulo Henrique Cremoneze que no livro de Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p. 385-386) dedica-se exclusivamente a abordagem do tema, afirmando que

Um dos temas que mais reclamará a boa hermenêutica e o mergulho constante na tradição jurídica já consolidada pela jurisprudência é o que trata da cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro no contrato internacional.

Uma novidade normativa é verdade, mas que se conecta intimamente à tradição já consolidada no Direito brasileiro no que tange ao repúdio às cláusulas contratuais abusivas presentes nos contratos de adesão.

Com efeito, embora a regra nova reconheça a validade e a eficácia da cláusula de eleição de foro exclusivo estrangeiro no contrato internacional ela não abre mão da regularidade estrita dessa cláusula, tanto formal, como substancialmente, de tal modo que a regra processual não será hábil se a cláusula contratual não refletir negócio jurídico perfeito.

A cláusula de Eleição de foro exclusivo estrangeiro no contrato internacional só será efetivamente reconhecida e aplicada se o seu conteúdo corresponder perfeitamente aos pressupostos de validade do negócio jurídico, bem como for imantada de inafastável voluntariedade.

Têm-se assim que necessárias ressalvas se fazem a nova regra esculpida no artigo 25 do NCPC, ante a necessidade de voluntariedade na hora de contratar, não podendo ser aplicada de qualquer forma aos contratos de transporte marítimo.

Porém há de se frisar que não só o contratante está impelido a adesão nos contratos de transporte marítimo, isto porque como visto quase toda a regulamentação sobre o tema é extraída das convenções internacionais, sendo compelido também o contratado quando realiza transporte marítimo.

A eleição de foro como dito é tema recorrente até mesmo nas convenções internacionais, onde são assinados os tratados e normas aplicáveis aos aderentes, ocorre que mesmo no âmbito internacional a divergência

Como já fora dito anteriormente, os contratos marítimos praticamente ensejam por si só conflitos de jurisdição. Não há convenção que opere mundialmente dando competência a uma corte específica, o que por sua vez destaca a importância da Convenção de Haia sobre eleição de foro. Em termos de União Europeia, a professora Yvonne Baatz, nos aduz: "Maritime contracts, such as bills of lading, marine insurance policies and international sales contracts often provide for exclusive jurisdiction of the High Court in London". A Suprema Corte de Londres seria o foro competente sempre que não se aplicassem as regras entre os países membros da União Europeia, ou seja, a competência seria exercida de forma subsidiária.

Há na União Europeia duas principais convenções nesse assunto: a Convenção de Lugano, de 1968 e a "Jurisdiction Regulation", celebrada em Bruxelas. Esta é mais amplamente aplicada entre os países da Europa continental. Consiste em uma série de regras que procuram determinar a jurisdição internacional das cortes dos países membros da União Europeia para que haja uniformização de normas e, conseqüentemente, maior celeridade no processo. O objetivo dela é que o requerente possa identificar com facilidade o foro em que deve processar o requerido. Via de regra, se aplica ao direito civil e comercial, com certas ressalvas, as quais inclusive abarcam algumas áreas mais específicas do Direito Marítimo, como a arbitragem (ALMEIDA, 2016).

Portanto se aos países signatários da convenção de Haia de 1924 há problema quanto a escolha de um foro competente para julgar as ações concernentes ao bloco econômico europeu, imagine-se para países como o Brasil que só em 2016 trouxe o princípio contratual da autonomia de vontade para o âmbito internacional privado.

Neste mesmo sentido escrevem Andreza Devens e Juliana Carsoso, no livro de Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p.113-117) no tocante a nulidade a ineficácia da cláusula de eleição de foro no transporte marítimo, isto porque o Brasil como país não signatário das convenções de Haia e Haia-Visby e sendo país que detém tão somente 0,85% da frota mundial em Toneladas de Porte Bruto, podendo ser considerado país “transportado” e não “transportador”, demonstra oposição as convenções acima descritas, podendo-se levantar com propriedade que não aplicará a regra processual inserida no artigo 25 do NCPC aos contratos de transporte marítimo.

Assim sendo, fica claro que a nova regra processual quando nos remete a não competência do Brasil quando as partes, em contrato internacional, assim convencionarem, tem real relação com o transporte marítimo e conseqüentemente com seu direito, porém perante o judiciário brasileiro terá pouca eficácia e quase nenhuma aplicabilidade.

Aos demais artigos constantes no Título “dos Limites da Jurisdição Nacional e da Cooperação Internacional”, quais sejam, os que se referem a cooperação internacional, iniciando-se no artigo 26 e indo ao artigo 41, há de se mencionar que houve grande avanço no tema, principalmente no âmbito do direito internacional privado, havendo novos institutos acerca da cooperação do poder judiciário brasileiro com outras nações, revelando-se que na atualidade com a globalização e a tecnologia as fronteiras se estreitam, fazendo-se necessário um olhar mais atento ao chamado o direito internacional privado (MARTINS; OLIVEIRA, 2017 p. 50).

2.2 Arresto Naval e o Novo CPC

Conforme aludido no início deste capítulo, tentar-se-á neste trabalho aproximar os institutos do NCPC com o direito marítimo, demonstrando como o direito do mar se relaciona com a Processualística brasileira.

Assim sendo, como levantando nos tópicos anteriores e em concordância com o lecionado por André Luiz Bettega D’ávila (2007, p.231) o direito do mar nasce em grande amplitude pela necessidade de transporte marítimo e a para regular a relação entre nações,

armadores empresas de logística, importadores e exportadores e todos os demais entes dessa relação de transporte pelo meio marítimo.

O código comercial de 1850 deu início a legislação marítima no Brasil sendo ainda em grande parte utilizado para tratar dos assuntos relacionados ao direito do mar e aos direitos comerciais a ele inerentes, porém por ser um código imperialista em tempos republicanos, sofreu em seus procedimentos significativa alteração, havendo assim a necessidade de conciliação do código comercial ao CPC e ainda mais ao NCPC (CASTRO JÚNIOR, 2007, p. 232).

Contudo antes de adentrarmos em específico ao estudo do arresto naval, necessária se faz breve explicação acerca desta medida, relevando fundamentos e institutos próprios do arresto.

O código de processo civil Buzaidiano de 1973 inovou consubstancialmente o Código de Processo Civil de 1939, trazendo o instituto das medidas cautelares específicas, para dentro do seu texto sendo uma destas medidas a medida cautelar de arresto.

O arresto é, nas palavras de Rodrigues Ricardo Gama (2006) “apreensão judicial de bens de pessoa que se aponta como devedora para garantia de que pagará aquilo a que se entende estar obrigada”.

Deste modo vê-se que o arresto é garantia, não sendo diferente quando tratamos de arresto naval que já no código comercial de 1850, conforme os artigos 470 a 483, previa tal medida (VIANNA; MARQUES; CARDOSO, 2016, p.81).

Tem-se também a seguinte definição de arresto naval como leciona Cláudia Perri e Marcus Gomes (2017):

O arresto de navios, também conhecido como "embargo" de navios, à semelhança do arresto em geral, cuida-se de uma medida cautelar típica, que se destina a assegurar a futura cobrança de dívida. A diferença, entretanto, está na natureza do bem a ser provisória e preventivamente constrito: navio ou navios do devedor.

O código de Processo Civil de 1973 trazia a seguinte redação tratando-se do procedimento cautelar de arresto:

DOS PROCEDIMENTOS CAUTELARES ESPECÍFICOS

Seção I

Do Arresto

Art. 813. O arresto tem lugar:

I - quando o devedor sem domicílio certo intenta ausentar-se ou alienar os bens que possui, ou deixa de pagar a obrigação no prazo estipulado;

II - quando o devedor, que tem domicílio:

a) se ausenta ou tenta ausentar-se furtivamente;

b) caindo em insolvência, aliena ou tenta alienar bens que possui; contrai ou tenta contrair dívidas extraordinárias; põe ou tenta pôr os seus bens em nome de terceiros; ou comete outro qualquer artifício fraudulento, a fim de frustrar a execução ou lesar credores;

III - quando o devedor, que possui bens de raiz, intenta aliená-los, hipotecá-los ou dá-los em anticrese, sem ficar com algum ou alguns, livres e desembargados, equivalentes às dívidas;

IV - nos demais casos expressos em lei.

Art. 814. **Para a concessão do arresto é essencial:** (Redação dada pela Lei nº 5.925, de 1º.10.1973)

I - prova literal da dívida líquida e certa; (Redação dada pela Lei nº 5.925, de 1º.10.1973)

II - prova documental ou justificação de algum dos casos mencionados no artigo antecedente. (Redação dada pela Lei nº 5.925, de 1º.10.1973)

Parágrafo único. Equipara-se à prova literal da dívida líquida e certa, para efeito de concessão de arresto, a sentença, líquida ou ilíquida, pendente de recurso, condenando o devedor ao pagamento de dinheiro ou de prestação que em dinheiro possa converter-se. (Redação dada pela Lei nº 10.444, de 7.5.2002) (BRASIL, 1973) (grifo acrescido).

Ocorre que o arresto de embarcação sempre fora considerado diferenciado pela larga maioria da doutrina, fazendo-se necessário enquadrá-lo em regime especial que não o contido no artigo 814, inciso I, isto porque nem sempre há liquidez e certeza da dívida faz presente quando conferido o arresto, conforme diciona D'Ávila citando Ovídio Baptista da Silva (2007, p.244) “ Os arrestos especiais, dispensam também a prova de liquidez e certeza da dívida, podendo decretar-se com base em simples justificação que demonstrem a existência provável do crédito que se pretende assegurar com o arresto.”

No mais a Jurisprudência detinha o mesmo entendimento ampliando-se o contido no inciso I do artigo 814 do CPC de 1973, havendo assim uma preferência do instituto de dever de cautela em razão da certeza e liquidez do título (CASTRO JÚNIOR, 2007 p.245).

Com o advento do NCPC os artigos supracitados foram abolidos, não havendo mais a diferenciação entre os procedimentos cautelares específicos, sendo todos inseridos no rol da tutela de urgência conforme o artigo 301, sendo requisitos para a concessão o *fumus boni iuris* e *periculum in mora*, nos ditames do artigo 300, *in verbis*;

TÍTULO II

DA TUTELA DE URGÊNCIA

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

§ 1o Para a concessão da tutela de urgência, o juiz pode, conforme o caso, exigir caução real ou fidejussória idônea para ressarcir os danos que a outra parte possa vir a sofrer, podendo a caução ser dispensada se a parte economicamente hipossuficiente não puder oferecê-la.

§ 2o A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após justificação prévia.

§ 3o A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.

Art. 301. **A tutela de urgência de natureza cautelar** pode ser efetivada mediante **arresto**, sequestro, arrolamento de bens, registro de protesto contra alienação de bem e **qualquer outra medida idônea para assegurar o direito** (BRASIL, 2015) (grifo acrescido).

Desta forma, o legislador viu por bem organizar no ordenamento jurídico o que a anos já estava sendo colocado em prática, deixando claro que o juiz a analisar o pedido cautelar observando o seu Poder Geral de Cautela, a probabilidade do direito e o perigo de dano ou resultado útil do processo poderá promover qualquer medida necessária ao deslinde do feito (MARINHO, 2015).

Doutro norte, como já explicitado o transporte marítimo internacional é o grande gerador de regulamentação do transporte marítimo, e como tratando-se de direito internacional respeitadas as soberanias dos Estados mundiais, há a necessidade de criação de convenções e tratados internacionais, principalmente quanto a competência como visto no tópico acima.

O arresto naval como explicitado trata-se de garantia, retenção de uma embarcação ante o perigo de insolvência do transportador ou do armador, ocorre que no âmbito internacional tal tema é recorrentemente também abordado, sendo a convenção de Bruxelas de 1926 a principal fonte de regramento jurídico no âmbito internacional, com e relação aos privilégios hipotecários e hipóteses de crédito que se aplicariam ao arresto, porém tal convenção não foi ratificada pelo Brasil, sendo levada em consideração pela jurisprudência quando necessitavam adequações ao código comercial de 1850 (VIANNA; MARQUES; CARDOSO, 2016, p.87).

Desta forma, tem-se que o arresto naval é medida amplamente aceita para segurança do credor do transportador/armador marítimo no direito brasileiro, sendo este crédito advindo tanto em relação ao transporte ou a qualquer outro crédito relacionado a persona do transportador/armador podendo ser arguido quando a nave se encontra em território brasileiro (CASTRO JÚNIOR, 2007 p. 247).

2.3 Procedimentos Especiais do Direito Marítimo trazidos para o Novo Código de Processo Civil

Como já abordado o direito marítimo nasceu ante a necessidade de regulamentação no tanto na esfera nacional como no âmbito internacional das operações realizadas no âmbito marítimo e aquaviário, com íntima relação ao transporte de mercadorias por navios e o comércio internacional.

A primeira grande codificação acerca do tema conforme leciona Eduardo Lamy (2007, p.98) foi o código comercial de 1850 sendo este fortemente influenciado pelo código napoleônico de 1808, que trazia em sua segunda parte uma grande gama de direito marítimo, o que foi aproveitado ao código comercial brasileiro e mantido quando este teve a revogação de sua primeira parte.

Fazendo um breve histórico da processualística brasileira, por outro lado, até o código de processo civil de 1939 não havia uma codificação única de processo para todo o território nacional, devendo a cada estado membro da federação legislar sobre suas regras processuais, porém com o advento do código de civil de 1916 e as constituições impostas por Getúlio Vargas em 1934 e 1937, viu-se a necessidade de uma codificação nacional, nascendo então o Código de Processo Civil de 1939 (RAATZ; SANTANNA, 2012).

Este findo código de 1939 deu início aos procedimentos relativos ao direito marítimo dentro do código de processo civil, quando em seu livro V que tratava dos Processos Acessórios, introduziu os títulos: IX - dos protestos formados a bordo, XVI – Do dinheiro a risco, XVII - Da vistoria de fazendas avariadas, XVIII – Da apreensão de embarcações, XIX - Da avaria a cargo do segurador, XX - Das avarias e XXII - Das arribadas forçadas.

Na mesma esteira o código de processo civil de 1973, código Buzaidiano, inseriu ao final já do seu texto o artigo 1.218 com a seguinte redação:

Art. 1.218. Continuam em vigor até serem incorporados nas leis especiais os procedimentos regulados pelo Decreto-lei nº 1.608, de 18 de setembro de 1939, concernentes: (Vide Lei nº 13.105, de 2015) (Vigência)
I - ao loteamento e venda de imóveis a prestações (arts. 345 a 349);
II - ao despejo (arts. 350 a 353);
III - à renovação de contrato de locação de imóveis destinados a fins comerciais (arts. 354 a 365);
IV - ao Registro Torrens (arts. 457 a 464);
V - às averbações ou retificações do registro civil (arts. 595 a 599);
VI - ao bem de família (arts. 647 a 651);
VII - à dissolução e liquidação das sociedades (arts. 655 a 674);
VIII - aos protestos formados a bordo (arts. 725 a 729); (Incluído pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)
IX - à habilitação para casamento (arts. 742 a 745); (Inciso VIII renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

X - ao dinheiro a risco (arts. 754 e 755); (Inciso IX renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

XI - à vistoria de fazendas avariadas (art. 756); (Inciso X renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

XII - à apreensão de embarcações (arts. 757 a 761); (Inciso XI renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

XIII - à avaria a cargo do segurador (arts. 762 a 764); (Inciso XII renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

XIV - às avarias (arts. 765 a 768); (Inciso XIII renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980)

XV - (Revogado pela Lei nº 7.542, de 26.9.1986)

XVI - às arribadas forçadas (arts. 772 a 775). (Inciso XV renumerado pela Lei nº 6.780, de 12.5.1980) (BRASIL, 1973)

Assim verifica-se que o código de 1973, apesar de não trazer para dentro do seu de seus dispositivos que tratavam dos procedimentos especiais, fez ressalvas a continuação dos referidos institutos no que coubessem.

No tocante as mudanças trazidas aos institutos durante os mais de 75 anos em que permaneceram em vigor, olharemos cada um mais especificadamente, porém adianta-se que a dinamicidade vivida acerca da globalização e da tecnologia hoje já fizeram cair por terra diversos institutos elencados nos incisos do artigo 1.218 do CPC de 1973.

O NCPC, diferentemente de seu predecessor, acabou com o quesito “especialidade” dos referidos dispositivos, transformando em procedimento comum os que não fossem objeto de lei específica conforme se vê:

Art. 1.046. Ao entrar em vigor este Código, suas disposições se aplicarão desde logo aos processos pendentes, ficando revogada a Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973.

§ 1º As disposições da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, relativas ao procedimento sumário e aos procedimentos especiais que forem revogadas aplicar-se-ão às ações propostas e não sentenciadas até o início da vigência deste Código.

§ 2º Permanecem em vigor as disposições especiais dos procedimentos regulados em outras leis, aos quais se aplicará supletivamente este Código.

§ 3º Os processos mencionados no art. 1.218 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, cujo procedimento ainda não tenha sido incorporado por lei submetem-se ao procedimento comum previsto neste Código.

§ 4º As remissões a disposições do Código de Processo Civil revogado, existentes em outras leis, passam a referir-se às que lhes são correspondentes neste Código.

§ 5º A primeira lista de processos para julgamento em ordem cronológica observará a antiguidade da distribuição entre os já conclusos na data da entrada em vigor deste Código. (BRASIL, 2015) (grifo nosso)

Porém, como se verá, acertada foi a decisão ante a desnecessidade de regulação especial dos referidos dispositivos, havendo alguns institutos já ultrapassados que regular-se-

ão pelo procedimento comum e um instituto ainda que foi preservado como especial (JUDICE, 2014, p. 25).

Desta feita passasse a análise os procedimentos e institutos acima aludidos.

O primeiro instituto de direito marítimo que se falará é o contido no inciso X do artigo 1.218 do CPC de 73, intitulado “DINHEIRO A RISCO”, que apareceu no Código Comercial de 1850 pelo artigo 515, *ipsis literis*:

Art. 515 - É permitido ao capitão em falta de fundos, durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietários da embarcação, seus mandatários ou consignatários, e na falta deles algum interessado na carga, ou mesmo se, achando-se presentes, não providenciarem, contrair dívidas, tomar dinheiro a risco sobre o casco e pertences do navio e remanescentes dos fretes depois de pagas as soldadas, e até mesmo, na falta absoluta de outro recurso, vender mercadorias da carga, para o reparo ou provisão da embarcação; declarando nos títulos das obrigações que assinar a causa de que estas procedem (artigo nº. 517).

As mercadorias da carga que em tais casos se venderem serão pagas aos carregadores pelo preço que outras de igual qualidade obtiverem no porto da descarga, ou pelo que por arbitradores se estimar no caso da venda ter compreendido todas as da mesma qualidade (artigo nº. 621).

Traduzindo-se o instituto do dinheiro a risco em modalidade de empréstimo feito pelo capitão do navio ante a ausência de fundos de prontidão para o caso de emergência e este não localizando o armador, deveria tomar tal empréstimo para providências de urgência, com anuência ou não do proprietário.

O código Civil de 1939 em seus artigos 754 e 755 definiam regras para a tomada do empréstimo sem a responsabilização do capitão, que poderia tomar o empréstimo em caráter emergencial e em seguida justificá-lo perante a autoridade competente, para não haver responsabilização sua (JUDICE, 2014, p. 27-28)

Ocorre que este instituto foi um dos que caiu por terra, como leciona Monica Pimenta Judice (2014, 28), sendo o “dinheiro a risco” um dos institutos mais antigos do direito marítimo, porém com o avanço tecnológico ele não se faz mais necessário, haja vista ser praticamente impossível na atualidade um capitão não conseguir se comunicar com o armador ou companhia de transporte para lhe assegurar fundos emergenciais, não havendo aplicabilidade na atualidade, contudo passou a procedimento comum em razão do artigo 1.046, § 3º, do atual CPC.

Em sequência aborda-se o título chamado “APREENSÃO DE EMBARCAÇÕES” contido no inciso XII do artigo 1.218 do CPC de 1973 e que regulava-se, no CPC de 1939, pelos artigos 757 a 761.

O instituto nasceu conforme ensina Monica Pimenta Judice (2014, p.28) ante a necessidade de regulamentação administrativa acerca do registro de embarcação que se autodenominavam brasileiras e não realmente o fossem ou ainda embarcações brasileiras que perderam esta qualidade por venda ao estrangeiro.

Art. 757. Provando-se que navio registado como nacional obteve o registo subrepticiamente, ou que perdeu, há mais de seis (6) meses, as condições para continuar considerado nacional, a autoridade fiscal competente do lugar em que se houver realizado o registo, ou do lugar onde se verificar a infração dos preceitos legais, apreenderá o navio, pondo-o imediatamente à disposição do juiz de direito da comarca.

Ocorre que ao longo dos anos, com o advento primeiramente do Tribunal Marítimo e a lei de 2.180 de 1954, foram alteradas as penas para este tipo de embarcação, sobrevivendo por último a Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, em seu artigo 15, não mais comutando apreensão da embarcação, havendo outros tipos de penas para as embarcações que tenham perdido seu registro (JUDICE. 2014, p.31).

Da mesma forma que o dinheiro a risco, o instituto de apreensão de embarcações ficou desatualizado e sofreu diversas alterações ao longo dos anos, não sendo mais cabível nos dias atuais, sequer havendo que se falar em procedimento comum ante a extinção da apreensão por falta de registro.

Ato conseqüente necessário se faz breve estudo acerca da “AVARIA A CARGO DO SEGURADOR”, conforme título XIII, do Código de Processo Civil de 1939, regulando tal instituto em razão dos artigos 762 a 764.

O regime das avarias aqui aludido, como leciona Judice citando Pontes de Miranda (2014, p.32), abarca tão somente as avarias grossas ocorridas na embarcação, conforme artigos 764 e 765 do Código Comercial de 1850, devendo os interessados ou proprietários da carga ou do navio que foi avariado deveriam averiguar a responsabilidade do segurador da carga ou do navio. Havendo para Pontes de Miranda o questionamento acerca do tipo de ação que seria este procedimento especial, se simplesmente declaratória ou constitutiva de prova.

De plano vê-se a especificidade deste antigo procedimento, porém que pouco reflete no mundo atual ante a própria seguradora deter vistoriador para as avarias marítimas, não socorrendo-se de avaliação pericial do poder judiciário, ou ainda que considerado o referido instituto, não há prejuízo nenhum na apuração de responsabilidade na esfera judicial podendo-

o ser feita conforme procedimento comum, com ampla defesa e contraditório (JUDICE, 2014, p.42).

Salienta-se que todos os procedimentos ditos até agora estão em desuso pelo poder judiciário, e sequer deveriam ter passado para o procedimento comum ante a pouca ou nenhuma aplicabilidade atual, findando-se com a “ARRIBADA FORÇADA”, preceituada conforme artigos 772 a 775 do CPC de 1939.

O conceito de arribada forçada esta delineado no art. 740 do Código Comercial que afirma “Art. 740 - Quando um navio entra por necessidade em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera, diz-se que fez arribada forçada (artigo nº. 510).” (BRASIL, 1850).

Ocorre que os procedimentos especiais contidos nos artigos 772 a 775 do código de 1939, faziam do juiz a autoridade competente quando a arribada forçada se dava em porto não alfandegado ou habilitado, devendo este proceder todos atos para garantir a segurança da mercadoria ou se necessária sua venda, porém vê-se que na atualidade apesar de ainda haver arribadas forçadas a autoridade judiciária perdeu o papel de também autoridade alfandegária, não havendo ao juiz qualquer assunto relacionado a arribada forçada. (JUDICE, 2014, p.34)

A matéria de Direito relacionado a alfandega encontra-se devidamente instruída no Decreto 6759 de 2009 e sua alteração n. 8187/2014, regulamentando todo, ou quase todo o direito aduaneiro, até mesmo o novel instituto de admissão temporária de embarcação, não restando necessidade ao procedimento especial, transmutado em rito comum pelo NCPC.

Doutro norte e mais importe, se faz necessário o estudo acerca dos procedimentos especiais que não caíram em desuso e continuam a pleno vapor no dia a dia marítimo.

Primeiramente fala-se do inscrito no inciso VIII do artigo 1.218 do CPC de 73, “DOS PROTESTOS FORMADOS A BORDO”, que foi transformado em Procedimento de Jurisdição Voluntária, conforme Capítulo XV do NCPC sendo inserido nos artigos 782 a 786, não sendo procedimento especial, mas inserido no título deste.

O protesto formado abordo, como ensina Monica Pimenta Judice (2014, p.35), nasce da necessidade de comprovação do acontecido na viagem de acidente ou fato da navegação, devendo ser relatado o acontecido no diário de bordo e testemunhado pelos tripulantes para procederem a comprovação, têm-se que é medida preparatória de prova onde o juiz lendo o diário e ouvindo os testemunhos assenta o direito, ratificando o relato e dando força probatória.

Os acidentes e fatos da navegação são os descritos neste trabalho no capítulo um, contidos no artigo 14 e 15 da LOTM, e havendo qualquer um dos incidentes, necessário se faz o protesto formado a bordo para solenemente se formalizar o contido no livro de bordo.

Assim têm-se, nos ensinamentos de Judice (2014, p.38), que a simples formalização do avertado no livro, não gera prova incontestável, aferindo-se que

A própria ratificação não constitui, portanto, matéria julgada, ou seja, não eleva os fatos arguidos no protesto ou no processo testemunhável até a altura da coisa julgada material, podendo ser atacada por outra prova que venha a mostrar a improcedência quanto ao que, está registrado no protesto de bordo e cuja ratificação veio solenemente formalizar¹⁰¹. A decisão reputa como autênticas as declarações

Veja-se que a matéria encontra-se também disciplinada no art. Do Código Comercial¹⁰², em referência a esse procedimento que continua tendo sua importância para averiguar eventuais responsabilidades dos agentes marítimos¹⁰³.

Observa-se, desta forma que o NCPC vem em sintonia com os institutos do direito marítimo, sendo que ainda transportou os procedimentos adotados para dentro do seu texto legal, seja em procedimento especial ou seja regulado de forma distinta como visto no Protesto Formado a Bordo.

Relacionado ao protesto, mas instituto diferente, verifica-se o esculpido no título XVII que trata da “DA VISTORIA DE FAZENDAS AVARIADAS”, conforme o artigo único 756 do CPC de 39

Art. 756. Salvo prova em contrário, o recebimento de bagagem ou mercadoria, sem protesto do destinatário, constituirá presunção de que foram entregues em bom estado e em conformidade com o documento de transporte.

§ 1º Em caso de avaria, o destinatário deverá protestar junto ao transportador dentro em três (3) dias do recebimento da bagagem, e em cinco (5) da data do recebimento da mercadoria.

§ 2º A reclamação por motivo de atraso far-se-á dentro de quinze (15) dias, contados daquele em que a bagagem ou mercadoria tiver sido posta à disposição do destinatário.

§ 3º O protesto, nos casos acima, far-se-á mediante ressalva no próprio documento de transporte, ou em separado.

§ 4º Salvo o caso de fraude do transportador, contra ele não se admitirá ação, se não houver protesto nos prazos deste artigo. (BRASIL, 1939) (grifo acrescido)

A vistoria de fazendas, como leciona Monica Pimenta Judice (2014, p.38), é instituto de suporte ao transportador quando o recebedor da carga permanece calado em relação

aos produtos recebidos, logo após a entrega, sendo o protesto, referido no § 1º, o meio pelo qual o destinatário insurge-se acerca da qualidade da mercadoria recebida.

Aqui, por não haver mais o procedimento especial, e não estar especificado em lei especial, a vistoria das fazendas passou a procedimento comum sendo regida pelos 15 dias da regra geral do NCPC, porém o Código Civil de 2002 quando regulou avaria em seu artigo, contextualizou que

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos. **Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.** (BRASIL, 2002)

Assim observa-se que transformando todos os incisos do artigo 1.218 do CPC de 1973 sem haver diferenciação acerca dos institutos ou quais já haviam sido regulados criou-se uma problemática acerca do prazo que aqui foi abordado brevemente.

Por fim mister se faz trazer o instituto da “AVARIA”, regulada no âmbito do CPC de 39 pelos artigos 765 a 768, e especificada conforme art. 761 do Código Comercial de 1850, *in verbis*:

Art. 761 - Todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias. (BRASIL, 1850)

As avarias, no ensinamento de Monica Judice (2004, p.41) podem ser divididas em avaria simples ou particulares ou avarias comuns ou grossas, sendo a primeira decorrente de caso fortuito ou fato atribuído a terceiro e a segunda os danos causados pelo capitão ou pela tripulação visando o bem maior em caso de catástrofe ou acontecimento inesperado.

As avarias não são só o mais amplo dos institutos a continuar na atualidade, como também foi o procedimento que realmente ganhou destaque no NCPC, que dedica uma parte do procedimento especial para regular a avaria grossa, conforme se extrai:

CAPÍTULO XIII DA REGULAÇÃO DE AVARIA GROSSA

Art. 707. Quando inexistir consenso acerca da nomeação de um regulador de avarias, o juiz de direito da comarca do primeiro porto onde o navio houver

chegado, provocado por qualquer parte interessada, nomeará um de notório conhecimento.

Art. 708. O regulador declarará justificadamente se os danos são passíveis de rateio na forma de avaria grossa e exigirá das partes envolvidas a apresentação de garantias idôneas para que possam ser liberadas as cargas aos consignatários.

§ 1º A parte que não concordar com o regulador quanto à declaração de abertura da avaria grossa deverá justificar suas razões ao juiz, que decidirá no prazo de 10 (dez) dias.

§ 2º Se o consignatário não apresentar garantia idônea a critério do regulador, este fixará o valor da contribuição provisória com base nos fatos narrados e nos documentos que instruírem a petição inicial, que deverá ser caucionado sob a forma de depósito judicial ou de garantia bancária.

§ 3º Recusando-se o consignatário a prestar caução, o regulador requererá ao juiz a alienação judicial de sua carga na forma dos arts. 879 a 903.

§ 4º É permitido o levantamento, por alvará, das quantias necessárias ao pagamento das despesas da alienação a serem arcadas pelo consignatário, mantendo-se o saldo remanescente em depósito judicial até o encerramento da regulação.

Art. 709. As partes deverão apresentar nos autos os documentos necessários à regulação da avaria grossa em prazo razoável a ser fixado pelo regulador.

Art. 710. O regulador apresentará o regulamento da avaria grossa no prazo de até 12 (doze) meses, contado da data da entrega dos documentos nos autos pelas partes, podendo o prazo ser estendido a critério do juiz.

§ 1º Oferecido o regulamento da avaria grossa, dele terão vista as partes pelo prazo comum de 15 (quinze) dias, e, não havendo impugnação, o regulamento será homologado por sentença.

§ 2º Havendo impugnação ao regulamento, o juiz decidirá no prazo de 10 (dez) dias, após a oitiva do regulador.

Art. 711. Aplicam-se ao regulador de avarias os arts. 156 a 158, no que couber.

Ressalta-se que a regulação pelo NCPC se deu tão somente em relação a Avaria Grossa, isto porque esta Avaria é a que tem impacto em todos os entes da relação jurídica, seja capitão, armador, transportador, transportado e demais interessados, havendo necessidade plena de averiguação perante o juízo de quanto cada parte contribuiu para gerar a Avaria (JUDICE, 2014, p. 42)

Vê-se então que passados todos os institutos de direito marítimo, inseridos nos incisos do artigo 1.218 do Código de Processo Civil de 1973, e que foram trazidos novamente no §3º do artigo 1.046 do Atual Código de Processo Civil, houveram mudanças significativas aos procedimentos que ainda são utilizados no dia a dia do mar, porém replicar os conteúdos sem nenhuma aplicabilidade prática como visto em alguns casos, demonstra o pouco interesse legislativo em observar o Direito Marítimo.

Desta feita, passasse a análise aprofundada da competência e natureza da jurisdição como levantado no início deste trabalho.

3. NATUREZA JUÍDICA E EFICÁCIA DAS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO EM FACE DO PODER JUDICIÁRIO.

No decorrer do presente trabalho viu-se que agregar “jurisdição” ao Direito Marítimo não é tarefa simples, havendo embate doutrinário que perdura até a atualidade acerca da real natureza das decisões do tribunal marítimo.

A palavra jurisdição aqui referida também tem grande debate no cenário jurídico/filosófico nacional, não sendo por hora objeto do nosso estudo, porém há de se trazer ao menos uma definição de jurisdição para dar prosseguimento ao presente trabalho.

O conceito conferido por Monica Judice, citando Giuseppe Chiovenda (2014, p.45) aduz que

Pode-se definir jurisdição como a função do Estado que tem por escopo a atuação da vontade concreta da lei por meio da substituição, pela atividade de órgãos públicos, da atividade de particulares ou de outros órgãos públicos já no afirmar a existência da vontade da lei, já no torna-la, praticamente, efetiva¹²². A teoria chiovendiana tem por escopo que a lei regularia todas as situações de um caso concreto, devendo o Estado limitar-se à atuação da vontade concreta da lei – de modo que bastavam a declaração do direito e a atuação prática da lei.

Como dito existe grande discussão filosófica neste ponto, e que adentra em parte no escopo do presente trabalho, porém não a tempo para infundáveis digressões acerca do alcance do estado e sua atuação para criação de direito.

Novamente, Monica Judice em acertada síntese traz nas palavras de Ada Pellegrini Grinover (2014 p.50) uma visão crítica acerca da sobrecarga dos juízes e dos tribunais ante a jurisdição infinita do estado e sua universidade jurisdicional, onde o tudo vira lide, devendo ser levado em consideração quando tratamos do Tribunal Marítimo como órgão auxiliar do poder judiciário.

Aqui tenta a autora inserir o conceito de “jurisdição compartilhada” que para os doutrinadores mais conservadores por assim dizer não se enquadra no modelo de direito e jurisdição, isto porque tal conceito cria direito de outras formas que não o poder judiciário, havendo dicotomia quando pela inafastabilidade deste, mesmas lides sejam julgadas de maneira diversa (JUDICE 2014 p.51).

Assim sendo far-se-á neste último ponto estudo acerca da natureza da decisão do Tribunal Marítimo, passando-se pelo dissenso doutrinário acerca do tema, com breve análise a jurisprudência e a um dos vetos ao NCPC que influenciou a matéria de forma mais abrupta.

3.1 Natureza Jurídica

No início deste trabalho ressaltamos que o enfoque final se daria perante a competência e a jurisdição do Tribunal Marítimo, visto que é sem dúvida o ponto mais controvertido atualmente na doutrina brasileira, gerando até mesmo embate no NCPC acerca da decisão do Tribunal Marítimo.

A necessidade de um transporte marítimo para vasão da produção ou importação e a globalização, como leciona Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p.575) faz com que o assunto ganhe ainda mais importância, sendo o Tribunal Marítimo o órgão competente para julgar os acidente e fatos da navegação, tendo-se assim a necessidade de estudo acerca de suas decisões, tanto no âmbito nacional como no âmbito internacional haja vista a maior parte das embarcações que aqui navegam, serem estrangeiras.

A dificuldade em afirmar que o Tribunal Marítimo possui “jurisdição”, e em que âmbitos suas decisões se enquadram é matéria que vem sendo discutida a muito pelos maritimistas em geral, havendo duas correntes mais fortes acerca do assunto.

Em uma das vertentes há autores que, e neste ponto cito Cremonese e Machado Filho e Sabbato, defendem uma “menor importância” das decisões do tribunal marítimo sendo elencadas como pareceres técnicos exarados por este órgão que ligado ao poder executivo, que não fazem coisa julgada, não tendo o condão de influenciar o judiciário.

Doutro lado observamos autores como Matusalém Pimenta, Carmen Pimenta e Judice, que defendem a ideia de as decisões do tribunal marítimo serem decisões que criam coisa julgada administrativas com presunção de certeza, e com finalidade de auxiliar o magistrado no deslinde do feito convencendo-os para tanto (MARTIS, OLIVEIRA, 2017, p.575).

Ocorre que em 1954 com o advento da lei 2.180 que trata do Tribunal Marítimo, este fora vinculado ao poder executivo, como traz no artigo 1º da referida lei, porém traz também como órgão autônomo, auxiliar do poder judiciário, fazendo incidir sua vinculação tão somente para proventos, tanto pessoal quanto material, não sendo real órgão da marinha, por elencar-se como órgão autônomo,

Vê-se neste sentido que foi exarado parecer no processo n. 5866/74 do Departamento Administrativo de Pessoal, onde um dos juízes do tribunal Marítimo requereu o benefício elencado no art. 3º da lei 4.531, de 64, que tratava sobre os vencimentos dos membros

do poder judiciário, do ministério público e do serviço jurídico da união, sendo denegado pela marinha e recorrendo a consultoria geral da república entendendo que

Em resumo, pode assim conceituar-se o Tribunal Marítimo:

- a) como órgão da Administração Direta, vinculado ao Ministério da Marinha para efeitos tão-somente de provimento de recursos orçamentários relativos a pessoal e material, com autonomia administrativa plena, embora sujeito à supervisão do Ministério da Marinha, não interferente em suas decisões; e
- b) como órgão auxiliar do Poder Judiciário, no estrito sentido de que suas decisões, em matéria técnica, referente aos acidente e fatos da navegação. Têm valor probatório e se presumem certas, só comportando reexame pelo Poder Judiciário em casos especiais.

O dito parecer, na tentativa de elucidar a questão da atribuição do Tribunal Marítimo, se seus juízes tinham a prerrogativa similar ao do poder judiciário, afirma que o Tribunal é órgão administrativo e auxiliar do poder judiciário no que tange ao julgamento de acidentes ou fatos da navegação.

Ele enquadra os juízes da Corte do Mar como os magistrados do Poder Judiciário, em seu âmbito, julgando suas competências e jurisdição, demonstrando assim que os juízes do TM equiparam-se aos magistrados do Poder Judiciário, como se extai:

Os membros do Tribunal Marítimo denominados juízes, exercem, pois, restrita a sua jurisdição a matéria de fato, atividade semelhante à dos magistrados, que deles se distinguem pela competência, ainda, em matéria de direito. E, por igual, também há similitude de atribuições entre os membros da procuradoria junto àquele Tribunal e as dos integrantes do Ministério Público da União, embora, tanto num caso como noutro, pela maior amplitude de atribuições dos membros da magistratura e do Ministério Público da União, são mais complexas estas em cotejo com aquelas, pela apreciação do fato e do direito em contraposição à simples a simples indagação sobre o fato

Demonstra-se assim que logo após a promulgação da lei que regulou o Tribunal Marítimo o imbróglio se deu, ficando sem uma real solução até a atualidade.

Foi dito ao longo deste trabalho que o tribunal marítimo tem “Jurisdição Compartilhada”, termo este trazido por Monica Judice em sua dissertação, citando outros maritimistas que chegavam a esta mesma conclusão, assim observa-se o lecionado por Guilherme Souza Filho no livro de Osvaldo Agripino Castro Juniors (2007, p. 455) que diz

Quanto à natureza jurídica do Tribunal Marítimo, o mesmo é órgão federal, porque os acidentes e fatos da navegação neles julgados pertencem à União. Assim, doutrinariamente é costume definir o TM como tribunal administrativo, único de seu gênero no país, não sendo tribunal judiciário ou tribunal essencialmente administrativo. Isto porque, além de ser órgão auxiliar do Poder Judiciário, tal Tribunal, nas

matérias de sua competência, julga com elevado grau de competência técnica, vez que, nem mesmo o judiciário está preparado ou aparelhado para decidir conflitos que envolvem casos que demandam grande especialização.

Demonstra-se assim que não há unanimidade na doutrina acerca da natureza das decisões do tribunal marítimo, relevando-se tema espinhoso e pouco abordado em âmbito nacional.

O Novo Código de Processo Civil, em sua redação final mandada para veto da presidente, passaria uma régua sobre o tema, isto porque havia cominado em seu artigo 515, inciso X, a transformação da decisão do tribunal marítimo em título judicial, obtendo assim todas as prerrogativas contidas nos referidos títulos.

Acontece, porém, que após toda a tramitação nas duas casas legislativas a presidente Dilma vetou o referido inciso, tirando do rol de títulos executivos a decisão do tribunal marítimo, gerando satisfação e insatisfação as correntes doutrinárias antagônicas que se formaram durante o longo tempo que vigora a regulamentação do tribunal marítimo.

Assim analisar-se-á a questão sobre estes dois prismas doutrinários,

3.2 Dissídio Doutrinário

Por não haver consenso acerca da dita natureza jurídica, ou jurisdição do Tribunal Marítimo, conforme leciona Rebeca Pimenta no livro de Eliane Martins e Paulo Oliveira (2017, p.455) a doutrina especializada dividiu-se em duas vertentes diametralmente opostas, havendo de um lado uma maior preconização das decisões e do outro negando-se seu sentido decisório, transformando as decisões do tribunal marítimo em meros pareceres técnicos.

Autores como Cremoneze que sustentam que as decisões do tribunal marítimo não passam de pareceres técnicos o fazem em razão do princípio da inafastabilidade do poder judiciário sob o receio de dar poderes que excedam a competência do Tribunal Marítimo conforme se extrai

Na verdade, os "julgamentos" do tribunal Marítimo são pareceres técnicos, ora de maior, ora de menor importância, mas, sempre e tão-só, pareceres técnicos, donde se infere que a decisões do aludido órgão colegiado administrativo são extremamente limitadas.

(...)

Como sabido e ressabido, o juiz não pode valorar o mérito de uma decisão administrativa propriamente dita, sob pena de ofensa a garantia constitucional diretamente ligada a importante princípio sensível da Constituição Federal,

qual seja, a harmonia e independência entre os três Poderes de Estados (teoria dos pesos e contrapesos).

Mas a decisão do Tribunal Marítimo não se encontra revestida de tal atributo, porque não é, em essência uma decisão administrativa, mas mero parecer técnico, sobre matéria específica, exarada por órgão colegiado de natureza administrativa.

Daí, dizer-se que suas decisões, embora abalizadas e técnicas, estão sempre sujeitas à revisão jurisdicional e não vinculam o Juiz no momento de decidir, como nada, em verdade, tem poder de orientar a decisão de um Magistrado senão sua própria convicção (conforme e primazia do princípio da livre convicção do julgador). (CREMONEZE; MACHADO FILHO, 2005) (grifou-se)

O Autor neste determinado ponto, para invocar uma menor importância da decisão exarada pelo Tribunal Marítimo, afirma que esta sequer enquadra-se em decisão administrativa, que em tese não pode ter seu mérito modificado pelo poder judiciário ante a divisão dos poderes do Estado, e que assim é simples parecer técnico que não tem o condão de modificar de nenhuma forma o convencimento do magistrado.

Ademais continuam os autores afirmando que o próprio Poder Judiciário, através de seus magistrados atenuam sua participação em um processo envolvendo o direito marítimo por não se julgarem conhecedores da matéria, e haver um órgão especializado para tratar do assunto como se vê:

Justificamos o interesse no assunto porque percebemos, ao longo de dez anos militando no Direito Marítimo, que, muitas vezes, juízes de Direito diminuem sua própria importância diante de uma decisão do Tribunal Marítimo, conferindo um status imerecido ao dito órgão.

A decisão do Tribunal Marítimo não pode, salvo casos especiais, influenciar direta e exclusivamente o convencimento do Estado-juiz sob pena de, conforme o caso concreto, ferir os princípios básicos da responsabilidade civil que regem o ordenamento jurídico. (CREMONEZE; MACHADO FILHO, 2005) (grifo nosso)

Observa-se assim que o autor defende uma ideia de menor importância do tribunal marítimo, não sendo verdadeiramente órgão autônomo e auxiliar do poder judiciário como colocado no artigo 1º da lei 2.180 de 1954 (LOTM), sequer podendo de alguma forma influenciar o magistrado quando do julgamento do direito marítimo no âmbito civilista.

Há de salientar-se ainda que Cremoneze e Machado filho (2005) iniciam seus estudos afirmando que o Tribunal Marítimo e sua apuração acerca do acidente ou fato da navegação pouco importa ao poder judiciário, que tem competência diversa e não deve ser influenciado pela decisão do Tribunal Marítimo.

O entendimento se deve ainda em relação ao sobrestamento da demanda civil perante a necessidade de julgamento pelo Tribunal Marítimo, como salientam os autores: "Assim, é errada a "crença" de que um determinado feito judicial deve ser sobrestado até que se tenha uma decisão pelo Tribunal Marítimo, como errado também é "crer" na influência preponderante desta sobre aquela" (CREMONEZE; MACHADO FILHO, 2005).

Muitos maritimitas tem tal visão porque o Antigo Código de Processo Civil, em seu artigo 265 que regulava a suspensão do processo, não fazia qualquer menção ao inserido na competência do Tribunal Marítimo, como se extai

DA SUSPENSÃO DO PROCESSO

Art. 265. Suspende-se o processo:

I - pela morte ou perda da capacidade processual de qualquer das partes, de seu representante legal ou de seu procurador;

II - pela convenção das partes; (Vide Lei nº 11.481, de 2007)

III - quando for oposta exceção de incompetência do juízo, da câmara ou do tribunal, bem como de suspeição ou impedimento do juiz;

IV - quando a sentença de mérito:

a) depender do julgamento de outra causa, ou da declaração da existência ou inexistência da relação jurídica, que constitua o objeto principal de outro processo pendente;

b) não puder ser proferida senão depois de verificado determinado fato, ou de produzida certa prova, requisitada a outro juízo;

c) tiver por pressuposto o julgamento de questão de estado, requerido como declaração incidente;

V - por motivo de força maior;

VI - nos demais casos, que este Código regula.

(...)

§ 5º Nos casos enumerados nas letras a, b e c do no IV, o período de suspensão nunca poderá exceder 1 (um) ano. Findo este prazo, o juiz mandará prosseguir no processo. (BRASIL, 1973) (grifo acrescido)

Não havendo regulação, foi inserido, pela doutrina, a decisão do tribunal marítimo na alínea b do inciso IV do artigo 265, sendo simples questão probatória que o juiz deveria esperar até o julgamento pelo Tribunal Marítimo ou por um ano conforme o § 5º do referido artigo.

Ocorre que a dinamicidade do mundo atual e as lides principalmente securitárias não poderiam sofrer as duas penas de serem julgadas perante o tribunal marítimo para então serem ratificadas pelo poder judiciário, fazendo com que se pensasse que as decisões marítimas fossem simples decismos probatórios (CREMONEZE; MACHADO FILHO, 2005).

O NCPC então em seu artigo 313 criou o inciso VII, que traz exatamente o problema aqui aventado, não dando margem a interpretação da necessidade de suspensão pelo juiz, quando a questão tem processo correndo no Tribunal Marítimo, devendo-se assim

suspender o processo e aguardar a decisão daquele órgão. Havendo pouca discussão apenas sobre o antigo §5º haja vista a suspensão do processo abrigar prova no antigo CPC, coisa que não foi feita no novo, não se sabendo se depois do prazo levantando no §5º o processo voltaria a correr.

No último tópico abordar-se-á a questão jurisprudencial, havendo recentíssimo julgado acerca desta matéria que será levantado.

Quanto a segunda corrente doutrinária levantada nos parágrafos acima, tem-se como grande encabeçador do movimento para uma maior relevância das decisões do tribunal marítimo o doutrinador matusalém pimenta.

O doutrinador tece comentários quanto a texto do professor Cremoneze, o fazendo nos seguintes termos:

Com todo respeito ao ilustre professor, as decisões finais do TM não têm natureza jurídica de pareceres técnicos, mas de coisa julgada administrativa, sendo, portanto, decisões definitivas no âmbito administrativo, com força para apontar responsáveis, aplicando-lhes as penalidades cominadas em lei. Parecer Técnico não tem força para julgar muito menos para punir, conforme se depreende da dedução lógica extraída pelo simples conhecimento etimológico dos vocábulos usados pelos articulistas.

Ainda, a alegação de que não há segundo grau de jurisdição no TM demonstra, *data máxima venia*, necessidade de revisão da matéria. Explica-se estaria o presidente da república privado de segundo grau de jurisdição, se cometesse infração penal comum, já que a competência para julga-lo é originária do Supremo Tribunal Federal? Obviamente não. Os recursos em segundo grau de jurisdição seriam analisados pelo próprio STF, com composição distinta daquela formada por ocasião do julgamento recorrido.

No TM, de igual modo, os recursos em segundo grau de jurisdição são julgados pelo mesmo órgão, sendo nomeados novos relator e revisor, para que o TM tome nova decisão ou mantenha a decisão anteriormente prolatada.

Portanto o equívoco e a dúvida seriam perdoáveis, entretanto, a afirmação parece de todo iníqua. (PIMENTA, 2013, p. 108-109)

Observa-se assim que o professor matusalém pimenta, tenta trazer elementos de outra corte como o STF para justificar alguns procedimentos do Tribunal Marítimo e também faz afirmação de que a jurisdição administrativa do Tribunal Marítimo é incontroversa.

Ainda neste sentido, é consabido que o poder judiciário não tem o condão de julgar as lides administrativas, observando tão somente os princípios do devido processo legal e do contraditório, não podendo rejulgar a matéria sob pena de influir dentro dos poderes

executivos e legislativos, devendo tão somente anular a decisão e ordenar o rejuízo pelo órgão administrativo.

Porém observa-se do artigo 18 e 19 da LOTM, que a própria lei que regulamentou o tribunal marítimo trouxe o instituto da revisão das decisões pelo poder judiciário

Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário. (Redação dada pela Lei nº 9.578, de 1997)

Art. 19. Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966) (BRASIL, 1954).

Assim, novamente observa-se a dificuldade em conciliação da competência do Tribunal Marítimo ante o poder de revisão de suas decisões, tidas por alguns como podendo fazer coisa julgada administrativa, demonstrando o imbróglio todo criado e que permanece sem solução.

Em outro sentido há de se levantar a influência das decisões do tribunal marítimo perante o poder judiciário, havendo questões aludidas como menos influentes e outra com mais influencia (CREMONEZE; MACHADO FILHO, 2005).

Conforme já levantado o NCPC, em seu artigo 313, inciso VII, afirmou que:

Art. 313. Suspende-se o processo:

I - pela morte ou pela perda da capacidade processual de qualquer das partes, de seu representante legal ou de seu procurador;

II - pela convenção das partes;

III - pela arguição de impedimento ou de suspeição;

IV - pela admissão de incidente de resolução de demandas repetitivas;

V - quando a sentença de mérito:

a) depender do julgamento de outra causa ou da declaração de existência ou de inexistência de relação jurídica que constitua o objeto principal de outro processo pendente;

b) tiver de ser proferida somente após a verificação de determinado fato ou a produção de certa prova, requisitada a outro juízo;

VI - por motivo de força maior;

VII - quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo;

(...) (BRASIL, 2015)

Assim, levanta-se a questão probatória dentro do processo comum, conforme leciona Romano (2017) que afirma terem as decisões do Tribunal Marítimo maior valia e presunção de veracidade sendo prova técnica indispensável, utilizada para formular o convencimento do juiz.

Noutro norte, conta Rebeca Pimenta no Livro de Eliane Martine e Paulo Oliveira (2017, p.577) que a tese mais acolhida tem sido a de matusalém pimenta, principalmente pela jurisprudência, revelando que o próprio poder judiciário, apesar do artigo 18 da LOTM, pouco tem feito mudança material nas decisões do tribunal marítimo, preconizando que a reparação é consubstancialmente forma, não adentrando no mérito das decisões.

Por fim há de se consignar que além de toda problemática envolvida no assunto, onde maritimistas desdobram-se nos estudos para achar um conceito correto e concreto acerca das decisões e competências do tribunal marítimo, o Novo Código de Processo Civil em seu artigo 515, inciso X, previa a inserção da decisão do Tribunal Marítimo dentro do rol taxativo de títulos executivos judiciais.

Aqui a doutrina que já era dívida, alargou ainda mais sua separação, quando uns aprovaram o veto presidencial que tirou a decisão do Tribunal marítimo do artigo 515 do NCPC, e outros criticaram o referido veto veementemente, conforme se verá.

O grande crítico ao veto da presidente foi o doutrinador Matusalém Pimenta, que externou suas críticas conforme segue

Em apertada síntese, pugnou-se pela natureza jurídica de coisa julgada administrativa para as decisões do Tribunal Marítimo, por força da sua própria Lei Orgânica. Essas decisões podem ser reexaminadas pelo Poder Judiciário, nas hipóteses de vícios de inconstitucionalidade e/ou ilegalidade, não devendo o Judiciário imiscuir-se no mérito. O reexame não diminui nem torna apoucada a decisão do Pretório do Mar, eis que é garantia constitucional, no âmbito intangível da Carta Política. Entretanto, restou claro que aquele que quiser anular uma decisão dessa Corte, na esfera do Poder Judiciário, terá, como Sísifo[12], tarefa praticamente impossível, vez que seus acórdãos gozam de respeito, tanto na comunidade marítima brasileira quanto na internacional, não sendo diferente o entendimento jurisprudencial. O Novo Código de Processo Civil, com olhos postos na Carta Política, quis ver os acórdãos do Tribunal Marítimo no rol dos títulos executivos judiciais, com, pelo menos, dois objetivos: evitar decisões antagônicas sobre o mesmo assunto e permitir ao Poder Judiciário entregar a prestação jurisdicional com razoável duração do processo.

O autor neste ponto tenta trazer argumentos para que haja a inserção da decisão do tribunal marítimo no rol taxativo do artigo 515, do Novo Código de Processo Civil,

afirmando para tanto que o Poder judiciário tem por objetivo o princípio da razoável duração do processo e ainda que se pacifique a jurisprudência não tendo decisões de mesmo “assunto” as mais variadas possíveis.

Observa-se assim que em diversos ponto o Novo Códex cumpre os objetivos elencados, porém, cita o autor, que de forma desastrosa ante a relevância das decisões do Tribunal Marítimo, foi vetado o referido artigo, indo de encontro com os anseios da sociedade de rapidez e segurança do judiciário como se extrai

De forma plangente, o Executivo, ao sancionar a lei que introduziu o novo CPC, vetou o inciso X, do artigo 515, que trazia esse avanço que se amoldava ao desejo da sociedade por processos mais céleres. Perdeu-se a oportunidade. Por fim, espera-se que esse veto presidencial, que beira a oligofrenia, não seja suficiente para impedir que o Legislativo continue trabalhando em harmonia com o pensamento de Victor Hugo, explicitado na epígrafe deste trabalho, permitindo que o Tribunal Marítimo avance no seu mister profilático de proteção à segurança da navegação e ao meio ambiente marinho.

Ainda, almeja-se que o direito marítimo não fique de fora dos progressos que certamente o novel Códex trará aos brasileiros que, há muito, sofrem com a duração injusta e kafkiana dos processos. (PIMENTA, 2016) (grifo nosso)

Nota-se que é debatido contra o veto da presidente o princípio da celeridade que foi amplamente enriquecido no NCPC, como a alteração do arresto naval elencado anteriormente, porém em dissonância com o que vem ocorrendo na sociedade de prezar pela duração razoável do processo o veto veio em sentido contrário.

Neste ponto faz-se necessário levantar, como dito por Rebeca Pimenta no livro de Martins e Oliveira (2017, p. 577), e Rogério Tadeu Romano (2016), que usualmente o poder judiciário vem demonstrando o respeito técnico da decisão do tribunal marítimo, utilizando-a como meio probatório com presunção de certeza, fazendo com que praticamente as decisões da corte do mar já fossem quase que exclusivamente fundamento para a decisão, havendo discrepância entre o veto e o que vem sendo utilizado no dia a dia jurídico.

Também, para tentar corroborar o argumento de que o veto da presidente foi oligofrênico e descabido, Matusalém pimenta (2016) invoca outros institutos que não são de “jurisdição” propriamente dita, qual seja o contido no inciso VII, do artigo 515, que trata da sentença arbitral, sendo esta decisão feita por um arbitro que tem o condão de ser especialista na matéria e também a celeridade já que a arbitragem não se afoga em processos como o judiciário diariamente.

Importe observar neste ponto que o pedido de veto ao referido dispositivo partiu do Ministério da Defesa, sendo vetado o inciso X do artigo 515 do NCPC ao seguinte argumento “Ao atribuir natureza de título executivo judicial às decisões do Tribunal Marítimo, o controle de suas decisões poderia ser afastado do Poder Judiciário, possibilitando a interpretação de que tal colegiado administrativo passaria a dispor de natureza judicial” (BRASIL, 2015).

Assim vê-se que se fosse temerária a afastabilidade das decisões do Tribunal Marítimo do controle jurisdicional feito pelo poder judiciário, tal requisição de veto partiria do próprio Ministério da Justiça, o que não ocorreu.

As duras críticas são feitas em razão da má política realizada por traz do veto, levantando-se o doutrinador que

A questão está muito clara e pode ser resumida da seguinte forma: não há temor do Poder Judiciário que, ao contrário, clama por auxílio; tampouco há temor da sociedade. Há, sim, temor dos particulares interessados em que seus processos, envolvendo cifras milionárias, continuem sendo julgados sem o respaldo técnico de um tribunal especializado. Ainda, que essas indenizações se arrastem por anos, beneficiando os maus devedores.

Destarte, o veto só ocorreu por força do lobby que representa uma elite bem estruturada que percebeu a possibilidade de seus interesses serem frustrados. (PIMENTA, 2016)

Assim observa-se que a corrente que defende uma maior efetividade das decisões do tribunal marítimo, por qualquer motivo que seja, viu instituto de celeridade que transformaria a dita decisão em título executivo judicial ser vetada ao argumento de contrariedade ao interesse público, porém não é o que se denota, havendo particulares com interesses escusos por traz do veto da presidente.

Doutro norte, a corrente que defende tão somente o aspecto de parecer técnico das decisões do tribunal marítimo, parabenizou a atitude da presidente, por demonstrar que o poder judiciário é estrutura única geradora de direito e tendo jurisdição, conforme refere-se o doutrinador Sabbato:

Bacharel em ciências jurídicas e sociais, concursado e togado, é o juiz um profissional talhado para analisar e dirimir todos os fatos relacionados com esses três ramos do Direito, ao cabo do que proferirá uma sentença que, depois de ser aperfeiçoada por todos os controles de qualidade jurisdicional, ganhará imutabilidade e será executada milimetricamente.

Para isso há necessidade de apurar fatos, atribuir responsabilidades e interpretar as cláusulas dos contratos de transporte havidos com os passageiros (SABBATO, 2015).

O doutrinador, levanta neste ponto que somente o juiz aprovado em concurso pelo poder judiciário tem o condão de dirimir controvérsias, gerando um título executivo judicial, levantando que os juízes do Tribunal do Mar não são competentes para analisar todos os âmbitos que uma decisão relacionada a um acidente ou fato da navegação possuem.

Doutra banda, afirma que a decisão exarada pelo Tribunal Marítimo não pode ter o mesmo condão que uma decisão exarada pelo poder judiciário, não devendo chegar ao patamar de título executivo judicial como se vê

Não seria, pois, um título apócrifo, criado administrativamente por um organismo não judicial, que iria se sobrepor às exigências pelas quais se formam os títulos judiciais e, por extensão, os títulos extrajudiciais oriundos da mesma causa subjacente.

Não raro, pois, se vêem que estes títulos extrajudiciais, embora teoricamente equiparados aos judiciais, se vejam desconstituídos pela jurisprudência.

(...)

Resumindo, por força de veto, a sentença arbitral proferida pelo tribunal marítimo no projeto do novo Código Civil não é título executivo judicial e, por falta de previsão, também não é título executivo extrajudicial. No CPC/1973 sua classificação como título executivo judicial, quando não considerada inconstitucional, tem provocado sistemática desconstituição à ausência de liquidez e certeza (SABBATO, 2015).

O doutrinador aqui faz ressalvas tão somente a instituição Poder Judiciário, afirmando que o título executivo judicial nasce primordialmente da sentença que é exarada por juiz competente em seu âmbito de atuação, não podendo qualquer decisão ganhar tal aspecto tão importante.

Nesta outra linha de pensamento encontram-se ainda Cremoneze, Machado Filho e Bruno Tussi, que por observarem a decisão do Tribunal Marítimo como mero parecer técnico, viram por bem o afastamento de executoriedade destes ditos pareceres (MARTINS; OLIVEIRA, 2017, p.576).

Por fim observa-se que entre as duas correntes doutrinarias continua o embate acerca da decisão de veto do artigo 515, inciso X, do projeto do NCPC, a corrente que defende uma maior relevância para as decisões do tribunal o veto veio em mal hora fazendo-se com que o princípio da celeridade não seja obedecido, visto que as decisões do Tribunal do Mar hoje são quase que irretocáveis, já os que defendem que tais decisões não possuem caráter decisório nem no âmbito administrativo, parabenizaram ao argumento de não poder ter um título executivo judicial fora da alçada do Poder Judiciário.

3.3 Análise jurisprudencial

Ainda referente a decisão do Tribunal do Mar perante o Poder Judiciário e vice e versa necessária se faz breve análise jurisprudencial em razão da apuração dos referidos institutos e natureza das decisões, bem como a real aplicabilidade da *questio* no mundo jurídico, não havendo na percepção deste humilde escrito a necessidade de tal trabalho se não aplicado no mundo prático.

Os acórdãos são os mais variados ao longo dos anos, observando-se assim a necessidade de escolha entre os acórdãos mais paradigmáticos.

Com efeito, cita-se primeiramente a decisão do STJ de 1999 exarada no REsp 38082/PR, que afirmou

CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRIBUNAL MARÍTIMO. As decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário; quando fundadas em perícia técnica, todavia, elas só não subsistirão se esta for cabalmente contrariada pela prova judicial. Recurso especial conhecido e provido. (REsp 38.082/PR, Rel. Ministro ARI PARGENDLER, TERCEIRA TURMA, julgado em 20/05/1999, DJ 04/10/1999, p. 52)

A decisão acima muito bem mostra que as referidas decisões podem sofrer alteração, porém só haverá mudança se a prova judicial for demonstrada cabal contrariando a decisão do tribunal, o que nos dizeres de PIMENTA (2016) é feito Sísifo, ou seja tarefa praticamente impossível.

Há de se consignar, conforme leciona Romano (2017) que quanto a suspensão ou necessidade da decisão do Tribunal Marítimo, a jurisprudência encontrou três caminhos como se vê

A jurisprudência não é uniforme, identificando-se três posições distintas para o problema:

- a) O acórdão do Tribunal Marítimo é uma condição da ação no Poder Judiciário, não sendo possível iniciar-se o processo ou seu prosseguimento até que seja juntada a decisão definitiva do Tribunal auxiliar do Poder Judiciário (RE nº 7446-BA do STF);
- b) O Poder Judiciário não está obrigado a esperar a decisão do Tribunal Marítimo, estando desobrigado de aguardar o julgamento, podendo instruir e julgar suas lides independentemente da juntada do acórdão do Tribunal Marítimo (AC nº 46.271-RJ do TRF);

c) O acórdão do Tribunal Marítimo é imprescindível para o julgamento do Poder Judiciário, contudo como o art. 19 da Lei nº 2.180/1954 não define o momento da juntada da decisão, o juiz não interrompe a ação, senão antes do julgamento (AC nº 29682-GB, TRF)

Assim vê-se que o artigo 313, inciso VII, do NCPC, que preleciona a necessidade de decisão pelo tribunal marítimo em se tratando de julgamento de acidente ou fato da navegação pelo Poder Judiciário, causava entendimentos divergentes, sobrevivendo agora decisão legislativa para que haja a referida suspensão.

Em recentíssima decisão do Ministro Moura Ribeiro, aplicando o contido no antigo 265, inciso IV do CPC de 1973, disse o relator que

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO CPC/73. AÇÃO REGRESSIVA PROPOSTA PELA SEGURADORA CONTRA FÁBRICA DE IATES. SUSPENSÃO DO PROCESSO. ART. 265, IV, B, DO CPC/73. PREJUDICIALIDADE EXTERNA. PRAZO MÁXIMO DE UM ANO. PRECEDENTES. DESNECESSIDADE DO TÉRMINO DO PROCEDIMENTO EM ANDAMENTO PERANTE O TRIBUNAL MARÍTIMO. RELAÇÃO DE PREJUDICIALIDADE AFASTADA NO CASO CONCRETO. IMPOSSIBILIDADE DE MANUTENÇÃO DA DECISÃO DE SUSPENSÃO DO PROCESSO. PRECEDENTES. PRAZO DE HÁ MUITO ULTRAPASSADO. RECURSO ESPECIAL PROVIDO. (...) (STJ – Resp: 1606542 SP 2016/0147729-4, Relator Ministro MOURA RIBEIRO, Data da Publicação: 24/02/2017)

Demonstra-se que a suspensão do processo houve significativa alteração, não se sabendo precisar como ficarão os prazos de suspensão de um ano elencados no §5º do antigo 265 do CPC buzaidiano, pois agora a decisão do tribunal marítimo está inserida no novo inciso VII, não havendo prazo de suspensão.

Ademais, salientando os acórdãos que dão menor importância para a decisão do Tribunal Marítimo, os julgadores muitas vezes trazem toda a argumentação de que a decisão tem cunho administrativo, que pode ser alterada pelo poder judiciário e modificam a decisão como entendem, tentando fazer um misto dos institutos acima aludidos como segue

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS. NAUFRÁGIO. MORTE DO FILHO E IRMÃO. ACÓRDÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO EXCULPANDO A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA EMBARCAÇÃO. ÓRGÃO NÃO JURISDICIONAL. **NÃO VINCULAÇÃO DAS CONCLUSÕES REALIZADAS NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO.** 1. A falta de prequestionamento em

relação ao art. 10 da Lei 6435/88, impede o conhecimento do recurso especial.

Incidência da súmula 211/STJ.

2. As conclusões estabelecidas pelo Tribunal Marítimo são suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário, ainda que a decisão proferida pelo órgão administrativo, no que se refere à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação, tenha valor probatório.

3. Acolher a tese do recorrente de que inexistente conduta culposa por parte da empresa ré exigiria reapreciação do conjunto probatório, o que é vedado em recurso especial. Incidência da súmula 7/STJ.

4. Para que se configure o dissídio jurisprudencial, o recorrente deve realizar corretamente o necessário cotejo analítico das decisões, com indicação das circunstâncias que identifiquem as semelhanças entre o aresto recorrido e o paradigma, nos termos do parágrafo único, do art. 541, do Código de Processo Civil e dos parágrafos do art. 255 do Regimento Interno do STJ.

5. Não conheço do recurso especial.

(REsp 811.769/RJ, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 09/02/2010, DJe 12/03/2010) (grifo acrescido)

Assim, observa-se que o próprio poder judiciário não sabe o cunho das decisões do Tribunal Marítimo, devendo-se ter cautela ao rejudicar seus acórdãos sob o risco de esvaziar sua competência e encher-se-á ainda mais o Poder Judiciário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Tribunal marítimo como visto foi criado com o escopo de julgar acidentes e fatos da navegação, visto que no âmbito nacional, na década de 30, não havia tribunal especializado, ficando perante as outras nações em situação constrangedora quando acidentes aconteciam nestas águas.

Criado o referido Tribunal, aloucou-se esta Corte do Mar, para provimento de pessoal e despesas de material no conjuntamente ao Ministério da Marinha o que fez com que fosse ligada ao poder executivo saindo dos limites jurisdicionais dos tribunais, porém seu advento se deu tão somente para auxílio do poder judiciário conforme elencado em seu artigo 1º, sendo por sua leia enquadrada como órgão autônomo.

Posteriormente a criação do Tribunal Marítimo, Corte esta *sui generis* no país por seu dubio proposito, foi implementado um regimento interno que, além das regras contidas na Lei 2.180 de 1954, regulava o processo marítimo, tão importante quando falamos em direito do mar e acidente ou fato da navegação.

Observou-se a composição desta corte do mar, bem como introduziu-se sua competência e sua dita “jurisdição” que segue dois caminhos distintos para a jurisprudência e doutrina pátria.

Doutra banda observou-se o movimento dinâmico do CPC que, desde a primeira Codificação única em 1939, passando pelo código Buzaidiano de 1973 e por fim chegando ao Novíssimo Código, havia em seu seio diversos institutos com relevância primordial para o direito marítimo.

Neste interim cumpre-se citar as mudanças trazidas acerca da codificação no que concerne ao princípio da autonomia de vontade dos contratos, que aqui como visto fora especialmente introduzido conforme artigo 25 do NCPC, havendo agora regras internacionais no âmbito privado dentro do CPC.

Necessário também se fez consignar a inserção do artigo 15 do Novíssimo Código de Processo Civil, isto porque a nova regra esculpe a aplicação subsidiária e supletiva caso haja lacuna na lei específica dos processos trabalhistas eleitorais e administrativos.

Observou-se que o referido artigo trouxe alguns embates doutrinários acerca da aplicação supletiva ou subsidiária e ainda quanto a real necessidade de falta de lei específica, havendo autores que aduzem a simples desatualização da legislação para aplicação do Novíssimo Código, restando ao tempo observar a correta ou incorreta incorporação do referido artigo, no Novo CPC.

Em sequência observou-se outro instituto muitíssimo importante para o direito do mar, qual seja o Arresto, que foi trazido para a tutela de urgência sem requisitos específicos, ficando a cargo do juiz, fundamentando sua decisão, tomar qualquer medida para assegurar o cumprimento da obrigação, ficando agora a medida de Arresto mais simples de se requerer.

Por fim dentro do capítulo que tratava do Código de Processo Civil e seus procedimentos relevantes ao Direito marítimos, vimos nascer na primeira codificação diversos procedimentos especiais, que foram mantidos apesar do desuso ou ainda que foram trazidos novamente para dentro dos procedimentos especiais no Novo Código, como é o caso da Avaria Grossa, instituto tão importante para o direito do mar.

Por fim, ante a desídia doutrinária e jurisprudencial acerca da competência, jurisdição, natureza jurídica do Tribunal marítimo, resolveu-se fazer um estudo mais aprofundado acerca das correntes doutrinárias tão divergentes

Primeiramente tentou-se trazer a natureza jurídica da decisão do Tribunal Marítimo apesar de ser o ponto ainda muito controverso, na doutrina, revelando-se que alguns estudiosos, sustentam a hipótese de o Tribunal Marítimo exercer “Jurisdição Compartilhada”, fazendo um mister entre ser um ente do poder executivo, sendo tipicamente administrativo e atividade judicante tipicamente judicial, porém sem estar consignado a este.

Para tentar chegar a uma real jurisdição ou natureza, levantou-se o dissídio doutrinário que nasceu entre os maritimistas, tendo Cremoneze, Machado filho e Bruno Tussi, como principais encabeçadores de sequer serem as decisões do tribunal marítimo coisa julgada administrativa, não passando de parecer técnico que pode em raros casos influencia o juiz.

Doutro lado, vemos pensadores como Pimenta, Judice e Souza Filho, que defendem uma maior relevância das decisões sendo coisa julgada material administrativa sendo usada como prova de maior valia para o julgador do Poder Judiciário.

Ainda dentro deste escopo fez breve estudo acerca do veto da presidente Dilma ao inciso X do artigo 515 do NCPC, que tinha o condão de transmutar a sentença marítima em título executivo judicial.

Neste ponto debateu-se as razões de veto e o que os doutrinadores acima descritos pensaram sobre o assunto, sendo o veto aplaudido por uns e vaiado por outros.

Ao fim observou-se brevemente a jurisprudência que vem debatendo-se desde a criação do Tribunal Marítimo acerca da natureza de suas decisões, não sendo ainda consenso entre os estudiosos o assunto

Todo o estudo feito, e seus desdobramentos, revelaram que o embate doutrinário e posteriormente jurisprudencial é de extrema valia que impacta diariamente toda a sociedade

ante a insegurança jurídica que causa não se saber a natureza jurídica das decisões da corte do mar

Em meu âmagio, tendencio pela corrente de se dar uma maior valia para as decisões do tribunal marítimo, não podendo serem simples pareceres jurídicos que não podem influenciar o julgamento pelo poder judiciário

O legislador na década de 50 ao regular o tribunal marítimo com sua lei orgânica deixou de observar que sua vinculação ao poder executivo traria aspectos administrativos que poderiam facilmente serem afastados do poder judiciário, porém trouxe como objetivo do referido tribunal auxilia-lo gerando tremenda controvérsia.

Os autores muito bem salientam que cada vez mais no Brasil será necessária tal análise ante o aumento constante no volume de importações exportações e transportes marítimos em geral, não podendo tal controvérsia gerar para os utilizadores do transporte marítimo e assim a população de maneira geral, insegurança jurídica.

Ademais viu-se que foi enxertado no Novo Códex de Processo diversos outros institutos, e aqui salienta-se a sentença arbitral, que cria título executivo judicial, não podendo se fazer crer que o poder judiciário delegaria tal função se não observado os princípios esculpidos na constituição federal.

Assim, necessário se faz a continuação do estudo da presente temática, devendo ser mais difundido o direito marítimo como um todo, para que os próximos operadores do direito no âmbito de suas funções não cometam injustiças.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Renan Caseiro de. **Cláusula de Eleição de Foro nos Contratos de Transporte Marítimo**. 2016. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/ppgdir-semanajuridica/article/view/12779/8870>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

_____. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Código Civil**.

_____. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. **Código de Processo Civil**.

_____. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Lei Orgânica do Tribunal Marítimo**.

_____. Mensagem nº 56, de 16 de março de 2015. **Mensagem Nº 56, de 16 de Março de 2015**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/msg/vep-56.htm>. Acesso em: 19 nov. 2017.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

CREMONEZE, Paulo Henrique; MACHADO FILHO, Rubens Walter. **A relativização das decisões do Tribunal Marítimo nas lides forenses envolvendo o direito marítimo**. 2005. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/6856/a-relativizacao-das-decisoes-do-tribunal-maritimo-nas-lides-forenses-envolvendo-o-direito-maritimo>>. Acesso em: 20 nov. 2017..
GAMA, Ricardo Rodrigues. **Dicionário Básico Jurídico**. 1ª ed. Campinas: Editora Russel, 2006, p. 42.

JUDICE, Mônica Pimenta. **O processo marítimo a Luz do direito processual civil**. 2014. 198 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/6466/1/Monica_Pimenta_Judice.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2017.

KÜMPPEL, Vitor Frederico; PONGELUPPI, Ana Laura. **Histórico do Tribunal Marítimo**. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/Registralhas/98,MI218877,31047-Historico+do+Tribunal+Maritimo>>. Acesso em: 05 nov. 2017.

MARINHO, Patrícia. **O novo Código de Processo Civil muda o arresto de navio?** 2015. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/artigos/28838-o-novo-codigo-de-processo-civil-muda-o-arresto-de-navio>>. Acesso em: 16 nov. 2017.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de (Org.). **Direito Marítimo e Portuário: Estudos em Homenagem ao Professor Sérgio Matte**. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2017. 667 p.

MEDEIROS, João Luís Aguiar de; FARIA, Luís Cláudio Furtado. **O Tribunal Marítimo**. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI222981,91041-O+Tribunal+Maritimo>>. Acesso em: 05 nov. 2017.

MOREIRA, Egon Bockmann. **O impacto do CPC/2015 nos processos administrativos: uma nova racionalidade.** 2016. Disponível em: <<http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/egon-bockmann-moreira/o-impacto-do-cpc-2015-nos-processos-administrativos-uma-nova-razionalidade>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

PERRI, Cláudia Haidamus; GOMES, Marcus Alexandre Matteucci. **ARRESTO DE NAVIOS NO DIREITO BRASILEIRO.** Disponível em: <<http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/files/anexos/7609-7608-1-PB.htm>>. Acesso em: 16 nov. 2017.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **O Tribunal Marítimo, o novo Código Processual Civil e o oligofrênico veto presidencial.** 2016. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/56584/o-tribunal-maritimo-o-novo-codigo-processual-civil-e-o-oligofrenico-veto-presidencial/1>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo Marítimo: formalidades e tramitação.** 2. ed. Barueri-sp: Manole, 2013.

RAATZ, Igor; SANTANNA, Gustavo da Silva. ELEMENTOS DA HISTÓRIA DO PROCESSO CIVIL BRASILEIRO: DO CÓDIGO DE 1939 AO CÓDIGO DE 1973. **Revista Justiça & História**, Porto Alegre, v. 9, n. 17-18, p.01-18, 20 jan. 2012. Semestral. Disponível em: <https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaucha/revista_justica_e_historia/issn_1677-065x/v9n17n18/ELEMENTOS.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2017.

REIS, Clóvis Mendes Leite Reimão dos. **Os impactos do novo CPC nos processos administrativos.** 2016. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/52510/os-impactos-do-novo-cpc-nos-processos-administrativos/1>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

ROMANO, Rogério Tadeu. **O Tribunal Marítimo não é órgão do Poder Judiciário: a questão da prova de maior valia.** 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/57004/o-tribunal-maritimo-nao-e-orgao-do-poder-judiciario-a-questao-da-prova-de-maior-valia>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

RUBIN, Fernando. **Das provas em espécie: da prova documental à inspeção judicial.** 2013. Disponível em: <<https://fernandorubin.jusbrasil.com.br/artigos/121943629/das-provas-em-especie-da-prova-documental-a-inspecao-judicial>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

SABBATO, Luiz Roberto. **Novo CPC afasta desejo do Tribunal Marítimo de se sobrepor ao Judiciário.** 2015. Disponível em: <<https://blogdorochaseguros.wordpress.com/2015/04/27/novo-cpc-afasta-desejo-do-tribunal-maritimo-de-se-sobrepor-ao-judiciario/>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

Tribunal Marítimo. **Histórico:** Histórico do Prédio do Tribunal Marítimo. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/tm/?q=historico>>. Acesso em: 1 nov. 2017.

_____. **Localização:** Endereço. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/tm/?q=localizacao>>. Acesso em: 05 nov. 2017.

_____. **Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro.

VIANNA, Godofredo Mendes; MARQUES, Lucas Leite; CARDOSO, Frederico Mendes Vianna F.. O Arresto de Embarcações no Brasil. **R. Emerj**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 74, p.77-97, jan. 2016. Disponível em: <http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista74/revista74_77.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2017.

.